ZEITUNG DES VEREINS DEUTSCHER EISENBAHN-VERWALTUNGEN

Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

Jüngerer Bahnmeister,

durchaus tüchtig und praktisch erfahren, zu sofort **gesucht.** Meldungen mit Gehaltsansprüchen an die **Betriebsleitung der Kleinbahn Merzig-Büschfeld.** [2064]

Stationsgehülfe,

6 Jahre b. d. Staats-Eis.-Verw., unverh., im Betriebs- u. Verkehrsdienst erfahren, wünscht pass. Engagement b. einer Kleinbahn od. sonst. Unternehmen. Selbiger befind. sich in ungekünd. Stellung. Gefl. Off. erb. unt. **Eis. 2066** a. d. Exp. d. Ztg.

Musik-Instrumente

kauft man am **besten und billigsten** nur direkt von der

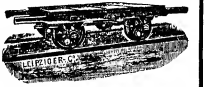


Voigtländischen Musikinstrumenten-Fabrik,
Hermann Dölling jr.
Markneukirchen i. S. № 511.
Kataloge umsonst und portofrei. Prachtvoll illustrirte Kataloge über meine vorzüglichen Ziehharmonikas wolle man extra verlangen.

Den Herren Beamten auf Wunsch Teilzahlung gern gestattet.

Leipziger & Co.

Weichen- und Wagenbau-Anstalt
Köln a. Rh., Dortmund, Frankfurt a. M.

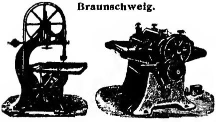


Alleinige Fabrikanten der Patent-Kugel-Rollenlager.
Zugkraftersparnis 60%.
Ausführung normalspuriger Anschlussgleise. [1818]

Gold. Med. Weltausstell. Antwerpen.
1. Preis Weltausstellung Wien. 1874.

HECKNER & Co.

Braunschweig.



Spezialfabrik für [1998]
Holzbearbeitungsmaschinen.
Kompl. Maschinenanlagen mit Transmission.

Alle Pflanzen

zur Anlage von Hecken, Schutzstreifen, Bepflanzung von Böschungen etc. sehr schön und billig. Preisverzeichnis kostenfr. empf. **J. Heins' Söhne, Halstenbek** (Holstein). [2062]

Undichte und schadhafte Tunnelgewölbe

werden wasserdicht und wieder standfest.
Viele Auslandspatente und D. R. P. a.
Ausführung durch Spezialarbeiter.
Erprobt und bewährt bei Tunnel-Dichtungs-Arbeiten.
Volle Garantie! [1912]

Ad. Wolfsholz, Ingenieur und Tiefbauunternehmer.
Fernspr. 1579. **Elberfeld, Aue 89.** *Fernspr. 1579.*

Acetylen-Streckenbeleuchter



D. R.-P. No. 107 782 mit ausserordentlich hoher Leuchtkraft für **nächtliche Bau-, Strecken- und Aufräumungsarbeiten,** auch zur **Ausrüstung von Gerätewagen der Hilfszüge sehr geeignet.**

Vielfach im Gebrauch bei der **Königl. Preussischen und anderen Staatsbahnen.** Leicht transportabel, zur weiteren Erleichterung des Transports lässt sich das Oberteil bei *d* bequem abnehmen. Das Laternengehäuse ist nach Lösung der Stellschraube *i* in seiner vertikalen Achse verschiebbar eingerichtet und die Glasscheiben durch Federdruck ohne weiteres auswechselbar.

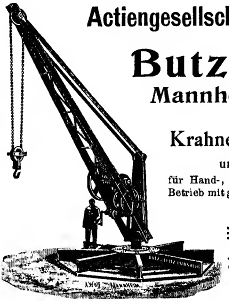
Die Bedienung ist äusserst einfach, und bedarf, wenn der Apparat einmal in Tätigkeit gesetzt, keinerlei Wartung bis die Carbidfüllung aufgebraucht.

Die Unterhaltungskosten sind bei gleicher Leuchtkraft **niedriger** als bei allen anderen Beleuchtungsarten, sodass sich die Anschaffungskosten bald amortisieren, besonders da die Apparate, aus starkem verbleitem Eisenblech hergestellt, eine jahrelange Verwendung finden können. (Gesamthöhe reichlich 2 m.) [1597]

Acetylen-Handlaternen.

Boettcher & Götze, Berlin N. 54.

BOGDAN GISEVIUS, BERLIN W. 9
Lithographische Anstalt und Steindruckerei
Maschinen-, Hütten-, Bergwesen, Kartographie und Architektur.
Neu! **Gisaldruck** *Neu!*
Patent angemeldet. 1901.
Schönste und billigste Vervielfältigung schwarzer Strichzeichnungen.
Ersatz für Lichtpause, Autographie und Photolithographie. [1769]
Beschreibung und Probedrucke kostenlos.
Begründet 1875.
Ehrenzeugnis der Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896.



Actiengesellschaft für Maschinenbau

vormals

Butz & Leitz

Mannheim-Neckarau

empfehlen

Krahnen, Hebeböcke, Winden
und sonstige **Hebezeuge**
für Hand-, Dampf-, hydraulischen und electrischen Betrieb mit gewöhnlichen oder unseren **Special-Bremsvorrichtungen.**

Waagen

jeder Grösse und Tragkraft für alle Zwecke des Handels und der Industrie mit unserer **Universal-Entlastung** und verbessertem **Billetdruckapparat.**

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 79. | 10. Oktober 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Erhöhung der Tragfähigkeit der offenen Güterwagen, ihre Schnellbeladung und -Entladung.

Von Schwabe, Geheimem Regierungsrat a. D.

Seit einigen Jahren sind in dieser Zeitung eine Reihe von ausführlichen und wertvollen Arbeiten über die in der Überschrift bezeichnete hochwichtige Angelegenheit veröffentlicht worden, und zwar: in Nr 98 Jahrg. 1898: Das große Fragezeichen des Wagenumlaufs, von — n. n.; in Nr 76 Jahrg. 1902: Die Steigerung der Tragfähigkeit der Güterwagen auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika, vom Königlich preußischen Regierungs- und Baurat Glasenapp in Newyork; in Nr 11 Jahrg. 1903: Schnellentladung und Massenbeförderung, vom Oberbaurat Hoffmann in Dresden; in Nr 14 und 15 Jahrg. 1903: Die Vergrößerung der Ladefähigkeit der englischen Güterwagen, vom Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Frahm in London; in Nr 23 Jahrg. 1903: Die Erhöhung der Ladefähigkeit der offenen Güterwagen bei den preußischen Staatsbahnen, vom Regierungs- und Baurat Dorner in Essen (Ruhr); in Nr 47 Jahrg. 1903: Über die Bestrebungen auf Erhöhung der Tragfähigkeit von Güterwagen, und in Nr 49 Jahrg. 1903: Mittel zur Beschleunigung des Wagenumlaufs, von S. N. Unbeachtet sind in allen diesen Mitteilungen die Einrichtungen geblieben, die in früherer Zeit von den deutschen Eisenbahnen, und zwar insbesondere von den preußischen Staatsbahnen (der Niederschlesisch-Märkischen, Saarbrücker und nassauischen Staatsbahn) in dieser Angelegenheit getroffen und von mir in der Schrift: „Über den Kohlenverkehr auf den preußischen Eisenbahnen“ veröffentlicht worden sind.*) In der letztgenannten Schrift, welche außer umfassendem statistischen Material auf sieben Tafeln die Zeichnungen der damals vorhandenen Kohlenwagen der verschiedenen Tragfähigkeit, ohne und mit Selbstentladung, enthält, ferner Pläne des für Seitenentladung mit Rutschen eingerichteten Kohlenbahnhofes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien sowie der für Selbstentladung (Seiten- und Bodenentladung) eingerichteten englischen Kohlenbahnhöfe und deutschen Stationen mitteilt, endlich auch die Zeichnungen des nach meinem Entwurf ausgeführten, für Selbstentladung eingerichteten Kohlenbahnhofes Wedding der Berliner Ringbahn bringt, werden bereits die Hauptpunkte, welche bei der Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen sowie bei der Beschleunigung des Wagenumlaufs durch Einrichtung der Wagen und Stationen für die Selbstentladung in Betracht kommen, ausführlich erörtert und die damit verbundenen Vorteile näher nachgewiesen. Ich habe mich auch nicht nur auf die Veröffentlichung dieser theoretischen Erörterungen beschränkt, sondern es ist mir auch ohne besondere Schwierigkeiten gelungen, die höhere Genehmigung zu erhalten zur Beschaffung von 600 eisernen Kohlenwagen von 200 Zentner Tragfähigkeit (die beantragte höhere Tragfähigkeit von 250 Zentner wurde damals aus tarifarischen Rücksichten abgelehnt) für Selbstentladung nach englischem Muster mit doppelten Boden- und Seitenklappen sowie zur Anlage des ebenfalls für Selbstentladung mit Sturzbahnen eingerichteten Kohlenbahnhofes Wedding der Berliner Ringbahn. Eine Nachahmung hat dieses Vorgehen allerdings nicht gefunden, weil die schlesischen Bahnen, auf welche die Niederschlesisch-Märkische Bahn in bezug auf den Kohlenverkehr angewiesen ist, dem Beispiel nicht folgen wollten.

Mit Bezug auf das Vorstehende sowie auf die von mir in Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen, in der Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure und in der Zeitschrift für das deutsche Eisenhüttenwesen über die in Rede stehende Angelegenheit veröffentlichten eingehenden Erörterungen dürfte

*) In der Zeitschrift für Bauwesen Jahrg. 1874 sowie als Sonderabdruck, Verlag von Ernst & Korn, 1875.

es nunmehr an der Zeit sein, einen Gesamtüberblick über das bisher bekannt gewordene zu geben, da sich dann um so leichter der geeignete Weg für das weitere Vorgehen erkennen lassen wird. Den Ausgangspunkt bildet die Frage über die Erhöhung der Tragfähigkeit der offenen Güterwagen, da hiermit die Einrichtung der Wagen und Stationen zur Schnell- bezw. Selbstentladung in engem Zusammenhange steht. Über die mannigfachen und großen, im folgenden näher angegebenen Vorteile, welche mit der weiteren Erhöhung der Tragfähigkeit verbunden sind, scheint kaum noch Meinungsverschiedenheit zu bestehen.

1. Günstigeres Verhältnis zwischen Lade- und Eigengewicht der Wagen bei zunehmender Tragfähigkeit.

Bezeichnung der Wagen	Lade- Gewicht der Wagen t	Eigen- Gewicht der Wagen t	Verhältnis zwischen Eigen- und Ladegewicht	Eigengewicht für 1 t Ladegewicht t
1. Normalwagen der preuß. Staatsbahnverwaltung . .	10	6,3	1 : 1,59	0,63
2. eiserner Selbstentlader mit doppelten Seiten- und Bodenklappen der Niederschlesisch - Märk. Eisenbahn, vor 1875 beschafft .	10	5,15	1 : 1,94	0,575
3. Normalwagen der preuß. Staatsbahnen	15	8,4	1 : 1,79	0,56
4. eiserner Kohlenwagen ohne Bremse der Niederschlesisch - Märk. Eisenbahn, vor 1875 beschafft .	15	5,3	1 : 2,83	0,35
5. Talbotscher Selbstentlader ohne Bremse . . .	15	9,04	1 : 1,66	0,6
6. desgl. mit Bremse . . .	15	9,89	1 : 1,52	0,66
7. Kohlenwagen der preuß. Staatsbahnen unter Verwendung von gepreßtem Stahlblech, in der Ausführung	20	8,0	1 : 2,5	0,4
8. Talbotscher 2achs. Selbstentlader ohne Bremse . .	20	9,0	1 : 2,2	0,45
9. desgl. mit Bremse . . .	20	10,0	1 : 2	0,5
10. Talbotscher 3achs. Selbstentlader ohne Bremse . .	25	12,2	1 : 2	0,49
desgl. mit Bremse . . .	25	13,05	1 : 1,9	0,52
11. 1891 probeweise beschaffter Kohlenwagen der preuß. Staatsbahnen . .	30	15,6	1 : 1,9	0,52
12. desgl. mit 2 Drehgestellen, teilweise mit Seiten- und Bodenklappen	30	17,2	1 : 1,7	0,57
13. englischer Selbstentlader nach amerikanischer Bauweise	33	11,5	1 : 2,87	0,35
14. desgl. der Nordostbahn .	40	16	1 : 2,5	0,4
15. Selbstentlader der Duluth & Iron Rangebahn . . .	50	13	1 : 3,85	0,26
16. Selbstentlader der Pittsburg - Conneaut- (Eriehafen-) Eisenbahn . . .	50	12	1 : 4,17	0,24

Aus vorstehender Zusammenstellung ist ersichtlich, daß zwar mit zunehmender Tragfähigkeit der Wagen das Verhältnis zwischen Eigen- und Ladegewicht günstiger wird bezw. das auf 1 t Ladegewicht kommende Eigengewicht abnimmt, es geht aber auch daraus hervor, daß je nach der Bauweise und der mehr oder minder schweren Ausführung der Wagen deren Eigengewicht sich in ziemlich weiten Grenzen bewegt. Mit Rücksicht darauf jedoch, daß sich die unter 2. und 4. aufgeführten, von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in den Jahren vor 1875 beschafften eisernen Wagen durch ein besonders geringes Eigengewicht auszeichnen, dürfte wohl eine Einschränkung des Eigengewichtes der in neuerer Zeit beschafften Wagen anzustreben sein.

2. In bezug auf das mit zunehmender Tragfähigkeit günstiger werdende Verhältnis zwischen Ladegewicht und Länge der Wagen gibt leider die nachfolgende Tabelle nur ungenügenden Aufschluß, da in verschiedenen Veröffentlichungen die Angabe über die Wagenlänge fehlt.

Bezeichnung der Wagen	Ladegewicht t	Achsenzahl	Länge des Wagens von Puffer zu Puffer m	von dem Ladegewicht entfallen auf 1 m Gleis t
1. Eiserner Selbstentlader der Niederschles. - Märkischen Eisenbahn (vor 1875) . . .	10	2	6,3	1,59
2. Normal - Kohlenwagen der preußischen Staatsbahn . .	10	2	6,3	1,59
3. Eiserner Kohlenwagen der Niederschles. - Märkischen Eisenbahn (vor 1875) . . .	15	2	6,3	2,38
4. Normal - Kohlenwagen der preußischen Staatsbahn . .	15	2	6,6	2,27
5. Normal - Kohlenwagen der preußischen Staatsbahn . .	15	2	9,1	1,65
6. Talbotscher Selbstentlader .	15	2	8,2	1,83
7. Versuchs - Kohlenwagen der preußischen Staatsbahn (1893)	20	2	8,0	2,5
8. Talbotscher Selbstentlader .	25	3	10	2,5
9. Versuchs - Kohlenwagen der preußischen Staatsbahn (1891)	30	4	12,1	2,46
10. Englischer Selbstentlader .	32	4	11,9	2,69
11. Englischer Selbstentlader (Nordostbahn)	40	4	11,9	3,36
12. Amerikanischer Selbstentlader (Duluth & Iron Range-Bahn)	50	4	6,7	7,5
13. Amerikanischer Selbstentlader (Duluth & Iron Range-Bahn)	50	4	11	4,55

Immerhin ist doch aus dem Vorstehenden zu entnehmen, daß es gegenüber den 10 t - Wagen schon bei Erhöhung der Ladefähigkeit auf 30 t gelungen ist, das auf 1 laufendes Meter Gleis entfallende Ladegewicht um fast 1 t zu steigern.

3. In unmittelbarem Zusammenhange mit der bei zunehmender Tragfähigkeit verhältnismäßig geringeren Länge der Wagen steht auch die abnehmende Länge der Züge, ein Ergebnis, das schon in den wenigen Beispielen der nachfolgenden Tabelle genügend zum Ausdruck kommen dürfte.

(Siehe Tabelle nächste Seite oben.)

Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß bei der in Aussicht stehenden allgemeinen Einführung selbsttätiger Kupplungen, welche zunächst bei den geschlossenen Zügen für Massengüter zur Anwendung kommen dürften, eine weitere Verkürzung der Zuglänge infolge Verminderung der Wagenabstände zu erzielen ist.

4. In bezug auf Ersparnis an Kosten der Zugkraft gibt leider die Statistik keinen Anhalt, so daß es erst besonderer Ermittlungen von Fall zu Fall bedürfen wird, um diese Ersparnisse festzustellen. Nach Angabe Frahms wird jedoch nach den von englischen Bahnen angestellten Ermittlungen diese Ersparnis an Lokomotivkraft auf 15 % geschätzt. Nicht ohne Interesse sind in dieser Beziehung auch die von Glasenapp mitgeteilten, in der zweiten Tabelle der nächsten Seite auszugsweise wiedergegebenen Ergebnisse der vom New-yorker Eisenbahnverein angestellten Versuche über den Kohlenverbrauch bei Zügen, die aus Wagen verschiedener Tragfähigkeit zusammengesetzt sind.

Bezeichnung der Wagen	Wagen: Lade- (Gewicht, Tonnen)	Eigen- (Gewicht, Tonnen)	Gesamt- (Gewicht, Tonnen)	Länge des Wagens m	Züge: Zahl der Wagen	Gesamt- Eigengewicht	Gesamt- Nutzlast	Gewicht	Länge des Zuges m
1. Preuß. Normal-Kohlenwagen	10	6,295	16,295	6,3	61	384	610	994	384,3
2. „ „ „	15	8,4	23,4	(im Durchschnitt 7,9)	43	361	645	1006	339,7
3. „ Versuchs- „ von 1903	20	8,0	28	8	36	288	720	1008	288
4. „ „ „ „ 1891	30	15,9	45,9	12,1	22	350	660	1010	266
5. Amerikanischer Selbstentlader . . .	30	12,5	42,5	10,5	23,5	294	705	999	246,75
6. Englischer Selbstentlader (Nordostbahn)	40	16	56	11,9	18	288	720	1008	214,2
7. Amerikanischer Selbstentlader . . .	50	12	62	11,0	16	192	800	992	176
8. Amerikanischer Selbstentlader (Eriebahn)	50	16,64	66,64	9,6	15	250	750	1000	144
9. Amerikanischer Selbstentlader (Duluth & Iron Rangebahn)	50	13	63	6,7	16	208	800	1008	107

Zahl der beladenen Wagen	normale Tragfähigkeit t	normale Tragfähigkeit t (deutsch)	Gewicht eines beladenen Wagens t	Gesamt-Zuggewicht beladen t	Nutzlast t	Kohlenverbrauch t	Zuglänge ausschl. Lokomotive und Packwagen m	Nutzlast des Zuges %
36	50	45,4	70,0	2500	1824	100	1209	133,70
37	40	36,3	60,0	2207	1527	100	1249	111,95
47	30	27,2	42,5	2000	1364	100	1540	100
55	25	22,8	36,4	2003	1354	106,5	1632	99,7
66	20	18,1	30,5	2002	1336	107,3	1958	97,95

Regierungsrat Glasenapp bemerkt hierzu: „Wenn auch für diese Versuche keineswegs der Anspruch auf große Genauigkeit und unbedingte Zuverlässigkeit erhoben werden soll, so liegt doch kein Grund vor, sie für wertlos zu halten. Die Angaben bieten hinsichtlich der Eigengewichte und Zuglängen kaum anzuzweifelnde Durchschnittswerte.“

Auch über die Notwendigkeit einer Beschleunigung des Wagenumlaufs ist kein Zweifel vorhanden, doch scheint sich noch keine bestimmte Meinung über die Einrichtung der Wagen zur Selbstentladung und noch weniger über die dementsprechende Anlage der Stationen gebildet zu haben. Immerhin haben folgende Vorteile allgemeine Anerkennung gefunden:

5. Ersparnis an Zeit und Arbeitslohn der Entladung. Diese Ersparnis hängt natürlich davon ab, in welcher mehr oder minder zweckmäßigen und vollkommenen Weise die Wagen und dementsprechend die Stationen zur Selbstentladung eingerichtet sind. Von Frahm wird erwähnt, daß auf der englischen Nordostbahn die nach amerikanischem Muster mit 2 Trichtern erbauten Kohlenwagen von 40 t Ladefähigkeit durchschnittlich in 2 Minuten entleert werden. Nach einer im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ enthaltenen Mitteilung werden bei der Entladung der Talbotschen Selbstentlader von 15 t Ladefähigkeit 90 ₰ für jeden Wagen an Entladungskosten gespart, auch ist es infolge der Selbstentladung in einem gegebenen Falle möglich gewesen, mit 20 Selbstentladern nach Talbotscher Bauweise dieselbe Transportleistung zu erzielen, wozu andernfalls 30 gewöhnliche 10 t-Wagen erforderlich waren. Die größeren Beschaffungskosten der Selbstentlader werden infolgedessen schon in noch nicht ganz zwei Jahren gedeckt. Über die Entladungszeit der nach englischer Bauweise mit doppelten Boden- und Seitenklappen eingerichteten Selbstentlader besitzen wir keine näheren Angaben, doch ist wohl anzunehmen, daß die Entladung ebenso rasch wie bei den amerikanischen Wagen mit Trichtern erfolgt, während allerdings in bezug auf Raschheit der Entladung die Talbotschen Selbstentlader die erste Stelle einnehmen dürften, da nach neueren Versuchen dreiachsige Talbotsche Selbstentlader mit 25 t stückigen, spezifisch schweren Massengütern in 1 Minute nach beliebiger Gleisseite entladen wurden.

Welche Bedeutung diese Ersparnisse an Zeit der Entladung für die Beschleunigung des Wagenumlaufs haben, geht daraus hervor, daß nach Angabe des Oberbaurats Hoffmann ein Durchschnittsgüterzug der Vereinsbahnen täglich nur etwa 3 Stunden seine eigentliche Aufgabe erfüllend auf dem Bahngleis rollt, während er den größten Teil der übrigen 24 Stunden seiner Be- und Entladung auf den Bahnhofs- und Privatgleisen harren muß. Von anderer Seite wird erwähnt, daß z. B. im westfälischen Kohlenrevier die Umlaufszeit eines Wagens bei etwa 25 km Transportweg durchschnittlich 3 Tage dauert; hiervon entfallen allein 2—2½ Tage auf Be- und Entladen einschließlich Rangieren auf den Anschluß- und Sammelbahnhöfen, während die Hin- und Rückbeförderung nur ½ bis 1 Tag in Anspruch nimmt. Diese Angaben werden durch die Statistik bestätigt. Nach Ausweis derselben betrug nämlich die Zahl der auf eine Achse kommenden Achskilometer in dem Jahrzwölft 1890—1901 höchstens 17217 km (1890) und mindestens 15607 (1901), während in den 8 Jahren 1851—1857 die höchste Leistung im Jahre 1852 ebenfalls schon 16335 km erreichte; hieraus ergibt sich, daß in dem letztverflossenen halben Jahrhundert die Zahl der auf eine Güterwagenachse kommenden Achskilometer fast unverändert geblieben ist. Da ferner selbst bei der jährlichen Höchstleistung von 17217 km und bei Annahme von rund 300 Betriebstagen nur rund 57 km auf den Tag kommen, dieselben aber in 3 Stunden zurückgelegt werden, so wird hierdurch die Hoffmannsche Angabe bestätigt.

6. Wenn auch das unter 5 erwähnte Beispiel, daß bei Verwendung Talbotscher Selbstentlader mit 20 Wagen dasselbe wie mit 30 gewöhnlichen 10 t-Wagen erreicht werden kann, als ein außergewöhnlich günstiger Fall anzusehen ist, so bedarf es doch keiner weiteren Begründung, daß bei Einführung der Selbstentladung, besonders bei der Beförderung von Massengütern in geschlossenen Zügen, eine außerordentliche Beschleunigung des Wagenumlaufs und eine sehr weitgehende Verminderung des Wagenbedarfs zu erreichen ist, die allerdings nur von Fall zu Fall zuverlässig ermittelt werden kann.

7. Es liegt zwar auf der Hand, daß bei zunehmender Ladefähigkeit der Wagen die Beschaffungs-, Unterhaltungs- und Erneuerungskosten nicht in gleichem Verhältnis wachsen, und dies gilt insbesondere bei 2achsigen Wagen, bei denen das Untergestell im wesentlichen beibehalten werden kann und nur der Wagenkasten zu erhöhen ist; aber auch bei 3- und 4achsigen Wagen hat sich herausgestellt, daß die Beschaffungskosten bei Zunahme der Ladefähigkeit, auf 1 t der Ladung gerechnet, geringer werden.

Schon in meiner Schrift über den Kohlenverkehr auf den preußischen Eisenbahnen habe ich auf diese Vorteile hingewiesen.

Wie bedeutend sie sind, dürfte aus nachstehendem aus neuester Zeit stammenden Vergleich der Beschaffungskosten Talbotscher Selbstentlader ersichtlich sein.

	2 achsiger Wagen	3 achsiger Wagen
Ladegewicht	15 t	25 t
Eigengewicht ohne Bremse . .	9,04 t	12,2 t
„ mit „ . .	9,89 t	13,05 t
Beschaffungskosten ohne Bremse	4300 M	5200 M
„ mit „	4850 „	5750 „
„ ab Aachen für 1 t Ladegewicht		
ohne Bremse . . .	286,6 M	208 M
mit „ . . .	323 „	230 „

Nach den Angaben des Geheimen Baurats v. Borries über die von der Pressed Steel Car Co. in Paris ausgestellten offenen Güterwagen mit flachem Boden und Klappen für 50 t zu je 906 kg = 45,3 t kosten diese Wagen, mit deren Anfertigung sich die genannte Fabrik allerdings ausschließlich beschäftigt und von denen sie bereits 100 000 Stück auf den amerikanischen Bahnen laufen hat, bei gewöhnlichen Eisenpreisen und bei größerer Bestellung 3 Cents für das Pfund Leergewicht = 26,5 ₰ für 1 kg, im ganzen also 4300 M oder 95 M für 1 t Ladegewicht. Nach den Frahmschen Mitteilungen über die Vergrößerung der Ladefähigkeit der englischen Güterwagen werden nach den in England angestellten Berechnungen die Ersparnisse an Ausbesserungs- und Erneuerungskosten auf 50 % geschätzt. Mit der Erhöhung der Tragfähigkeit und der Beschleunigung des Wagenumlaufs steht im engen Zusammenhange die bessere Ausnutzung der Bahnhofsgleise und die erhöhte Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe. Da mit zunehmender Tragfähigkeit das Verhältnis zwischen Ladegewicht und Wagenlänge günstiger wird, so daß schon bei Erhöhung des Ladegewichts von 10 auf 30 t die Länge eines Zuges bei gleichem Gesamtgewicht von 384,3 m auf 266 m abnimmt und bei Einführung selbsttätiger Kupplung noch mehr eingeschränkt werden kann, und da ferner die Selbstentladung wegen des dazu erforderlichen geringen Zeitaufwandes den Aufenthalt der Züge auf den Empfangsstationen auf das Äußerste einzuschränken gestattet, so ist jedenfalls eine ungleich bessere Ausnutzung der Bahnhofsgleise zu erreichen. Außerdem werden bei Anwendung von Selbstentladern, welche auf Sturzgerüsten entladen werden, die Bahngleise dadurch doppelt ausgenutzt, daß der Raum unter dem Gleis entweder zur Lagerung von Kohlen usw. oder zur Entladung in Landfuhrwerk benutzt wird, wie dies z. B. bei dem vorerwähnten Kohlenbahnhof Wedding der Berliner Ringbahn der Fall ist.

Während bisher die Beschleunigung des Wagenumlaufs vornehmlich in der Beschleunigung der Entladung durch Einführung der Selbstentladung gesucht wurde, wird in dem Nr 49 enthaltenen Aufsatze auch auf die Beschleunigung der Beladung hingewiesen und zu diesem Zweck verlangt, daß in den Anschlußverträgen mit größeren Werken, namentlich Kohlen- und Erzgruben, diese verpflichtet werden, für Ladeeinrichtungen zu sorgen, die es ermöglichen, den ganzen bestellten Leerwagenzug in etwa 1 Stunde oder doch in wenigen Stunden zu beladen, so daß ihn die davor belassene Maschine gleich als Vollzug wieder abfahren kann. Der Hinweis auf die Notwendigkeit, auch die Beladung zu beschleunigen, ist gewiß voll berechtigt, und es ist in dieser Beziehung sehr zu bedauern, daß bei den vorzugsweise in Betracht kommenden Kohlengruben die Anlage hochliegender Ladebühnen mit Taschen*) bezw. Fülltrichtern, welche, vor Ankunft des Zuges gefüllt, die Beladung außerordentlich beschleunigen, nur ganz vereinzelt zur Ausführung gekommen ist; aber die nachträgliche Höherlegung der Ladebühnen behufs Anbringung von Fülltrichtern ist jedenfalls mit noch größeren Schwierigkeiten und Kosten, wie die auf den Hüttenwerken und sonstigen industriellen Anlagen zu treffenden Einrichtungen für die Schnellentladung der Wagen verbunden; auch das Verlangen, für die beschleunigte Entladung des allgemeinen Verkehrs auf den Bahnhöfen hochliegende Ladestraßen und für die beschleunigte Beladung der Eisenbahnwagen tiefliegende Ladestraßen zur schnelleren Entladung derselben anzulegen, würde zwar einen idealen Zustand herbeiführen, aber die Verhältnisse werden wohl nur ausnahmsweise eine so vollkommene und kostspielige Anlage gestatten.

Während nach dem vorstehenden über die Notwendigkeit und die Vorteile der weiteren Erhöhung der offenen Güterwagen in Verbindung mit Schnellbeladung und -Entladung kein Zweifel mehr besteht, ist dagegen die Frage, in welcher Weise nunmehr am zweckmäßigsten vorzugehen ist, um diese Vorteile zu verwirklichen, bisher von keiner Seite berührt worden; auch die Besprechungen zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und den bergbaulichen Vereinen scheinen bisher noch nicht zu einem abschließenden Urteil geführt zu haben.

Soweit sich jetzt übersehen läßt, handelt es sich dabei um die beiden Fälle einer allgemeinen geringen Erhöhung der Tragfähigkeit aller offenen Güterwagen von 15 auf etwa 20 t oder der Schaffung einer besonderen Wagenklasse von großer Tragfähigkeit — 30 bis 40 t — für die Beförderung der Massengüter: Kohle, Erze usw. in geschlossenen Zügen. Scheinbar bietet die allgemeine Erhöhung der Tragfähigkeit der offenen Güterwagen die geringsten Schwierigkeiten, aber ganz abgesehen davon, daß schon eine allgemeine Erhöhung von 15 auf 20 t auf großen Widerspruch der Verkehrsinteressenten stoßen würde, dürfte auch diese Erhöhung der schwierigeren Entladung wegen nicht ohne Vorkehrungen zur Selbstentladung möglich sein und daher wegen Abänderung der Stationen erst nach einer Reihe von Jahren zur Ausführung kommen können. Mit viel geringeren Schwierigkeiten, mit viel größerer Beschleunigung und mit größerem Erfolge kann dagegen diese Reform zur Einführung kommen, wenn Wagen von 30 bis 40 t Tragfähigkeit beschafft und ausschließlich zur Beförderung von Massegütern in geschlossenen, zwischen Gruben- und Hüttenwerken, Gasanstalten usw. regelmäßig verkehrenden Zügen verwendet werden. Hierbei kommt die Staatsbahnverwaltung in betreff der Änderung der Bahnhofsgleise gar nicht in Betracht. Die Änderung der Be- und Entladevorrichtungen erfolgt vielmehr ausschließlich auf den Anschlußgleisen, und es bedarf daher nur einer Vereinbarung mit deren Inhabern, um nach Beschaffung der Wagen diese wichtige Reform ins Werk zu setzen. Erfolgt diese in der Weise, daß zunächst in jedem industriellen Bezirk eine regelmäßige Zugverbindung, wie dies z. B. bei der Kohlenbeförderung für die Hochöfen der Fall ist, mit Wagen hoher Tragfähigkeit und Selbstentladung in Betrieb gesetzt wird, dann dürfte die Einführung dieser Reform mit den geringsten Schwierigkeiten verbunden sein und auf Grund der so gewonnenen Erfahrungen auch das weitere Vorgehen erleichtert werden. Daß bei der Beförderung der Massengüter in geschlossenen Zügen aus Wagen hoher Tragfähigkeit wegen der geringeren Zuglänge die Einführung durchgehender Bremsen sowie selbsttätiger Kupplungen erleichtert und dadurch die Sicherheit des Betriebes erhöht wird, bedarf keiner weiteren Erörterung.*)

*) Bekanntlich findet in den Vereinigten Staaten die Anlage hochliegender Ladebühnen mit Taschen für die Überladung von Erzen, Kohlen usw. aus den Eisenbahnwagen in Schiffe ausgedehnte Anwendung; so beträgt z. B. die Gesamtaufnahmefähigkeit der 33 Erzverladedocks am oberen See 820 000 t, und der neue St. Pauli-Pier von 223 m Länge, 16 m Breite, 20 m Höhe über dem Wasserspiegel hat bei vier Gleisen 120 Taschen zur Aufnahme von 28 000 t Erze. Nicht minder leistungsfähig sind, wie folgendes Beispiel zeigt, die Einrichtungen für die Getreideverladung. Eines Freitags lief abends in Buffalo der Dampfer Abyssinia mit 40 000 Bushel Weizen ein, während in Newyork der Ozeandampfer Civic sich schon anschickte, mangels Ladung mit Wasserballast nach Liverpool zurückzufahren; sofort wurde jedoch der Inhalt der Abyssinia für den Civic gewonnen, Sonnabend abend war die Umladung in Buffalo beendet und schon Montag am frühen Nachmittag waren die gesamten 40 000 Bushel in den Rumpf des Civic verstaut, obwohl die Entfernung Buffalo-Newyork nicht weniger als 650 km beträgt.

*) Anm. d. Schriftl. Inzwischen ist die von uns in voriger Nummer S. 1179 gebrachte Mitteilung erschienen, wonach die preußische Staatseisenbahnverwaltung Wagen mit

20 t Ladegewicht in größerem Umfange zu beschaffen gedenkt. Wir tragen hier aus jener den „Berl. Pol. Nachr." entnommenen Mitteilung noch folgende Sätze nach, die es begründen, warum man der Beschaffung von Güterwagen mit mehr als 20 t Ladegewicht widerstrebt. Es heißt dort: „Allerdings wird man dabei nicht den Beispielen amerikanischer Eisenbahnen, Güterwagen von 40 t Ladegewicht und mehr allgemein zu verwenden, folgen, sondern sich wahrscheinlich mit der Erhöhung auf 20 t begnügen. Schon die Einrichtungen unserer Staatsbahnen sind für den Verkehr von 40 t-Wagen nicht geeignet, und es würde schwieriger und kostspieliger Veränderungen, namentlich auch der Rangierbahnhöfe, bedürfen; vor allem aber sprechen die Rücksichten auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse unseres Landes und auf die anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen gegen den Übergang zu Wagen von größerem Ladegewicht als 20 t. Nur wenige der Verfrachter und Empfänger von Eisenbahngütern beziehen solche in so großen Mengen, daß ihnen mit Wagenladungen von 40 t gedient wäre. Der großen Mehrzahl der Verfrachter und Empfänger von Eisenbahngütern wird vielmehr ungleich eher mit Wagenladungen von nicht mehr als 20 t gedient sein, so daß dieses Ladegewicht in der Tat den Verkehrsbedürfnissen unseres Landes am besten entspricht. Dies gilt in noch höherem Maße als von dem Verkehrsgebiet der preußischen Staatsbahnen von dem der übrigen deutschen Eisenbahnen, und es unterliegt keinem Zweifel, daß die Verwaltungen der nichtpreußischen deutschen Eisenbahnen dem Übergange zu Wagen mit einem Ladegewichte von 40 t oder mehr ernstlich widerstreben. Nach der Reichsverfassung sollen die deutschen Eisenbahnen in bezug auf ihren Betrieb als ein einheitliches Netz verwaltet werden. Es ist daher geradezu ein nobile officium der preußischen Staatsbahnverwaltung, ihre Einrichtungen so zu gestalten, daß sie auch für die übrigen deutschen Bahnen passen. Gegenüber diesen schwerwiegenden Gründen, die gegen die Einführung von Wagen mit größerem Ladegewichte als 20 t sprechen, fällt die damit zu erzielende Verminderung des toten Gewichts nicht entscheidend in die Wagschale. Es darf daher als sicher gelten, daß die Entscheidung im allgemeinen zu gunsten von größeren Güterwagen mit einem Ladegewicht von 20 t fallen dürfte. Voraussichtlich wird bereits im Etat für 1904 eine entsprechende Forderung vorgesehen sein."

Zweihundert Kilometer Fahrgeschwindigkeit

sind am 6. d. M. bei den Versuchsfahrten der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen erreicht worden. Das Zentralbl. d. Bauverw. schreibt hierüber: „Die Bedeutung, die dieser erfolgreiche Vorstoß in ein bisher völlig unbekanntes Forschungsgebiet für die Eisenbahntechnik und das Verkehrswesen hat oder haben wird, läßt sich heute noch schwer ermessen. Jedenfalls aber ist das Ergebnis nicht gering anzuschlagen." Es nimmt nun auf seine früheren Berichte über den Fortgang der Versuche bis zu einer Fahrgeschwindigkeit von 160 km Bezug und fährt fort: „Es wird den Lesern nicht unwillkommen sein, nun auch die weiteren Maßnahmen kennen zu lernen, durch die die Steigerung der Fahrgeschwindigkeit bis zu der außerordentlichen Höhe von 200 (genau 201) km in der Stunde ermöglicht worden ist.

Was zunächst den früheren Oberbau betrifft, so ließen fortgesetzte Versuche erkennen, daß es nicht ratsam gewesen wäre, mit der Fahrgeschwindigkeit erheblich über 160 km hinauszugehen. Die Wagen liefen bei dieser Geschwindigkeit schon recht unruhig; auch traten Verbiegungen an den Schienen und Risse in den eisernen Schwellen auf. Es wurde daher ein vollständiger Umbau des Versuchsgleises in Aussicht genommen und mit wohlwollender Unterstützung der preußischen Eisenbahnverwaltung im letzten Sommer durch die Eisenbahnbrigade ausgeführt. Dabei fand eine vollständige Erneuerung des alten Kiesbettes statt, an dessen Stelle eine Unterbettung mit Basaltkleinschlag getreten ist. Als Gestänge wurde der preußische schwere Oberbau für Schnellzugstrecken verwendet, mit 12 m langen Stumpfstoßschienen von 41 kg/m und großen Hakenplatten auf 18 kiefernen Schwellen. Die Löcher der Schienenschrauben sind mit Hartholzdübeln ausgefüttert. Mehr aus Vorsicht, als weil man von der Notwendigkeit überzeugt gewesen wäre, wurde eine besondere Schutzeinrichtung gegen Entgleisungen angebracht, die aus zwei wagerecht liegenden, die Fahrfläche mit der oberen Fußkante um 50 mm überhöhenden Schienensträngen besteht. Die Streichschienen ruhen auf gußeisernen, mit den Schwellen verschraubten Stühlen und sind an diesen auf jeder Schwelle mit je einer Schraube befestigt. Die so gebildeten Spurrillen haben eine Weite von 50 mm erhalten. Diese Anordnung ist auch durch den Bahnhof Rangsdorf unter Beseitigung der zu durchfahrenden Weichen durchgeführt. In Mahlow, wo die Weichen nicht entbehrt werden können und die Fahrgeschwindigkeit eine geringere ist, sind besondere, von denen der freien Strecke etwas abweichende bewegliche Schutzvorrichtungen an den Weichen angebracht. Soweit die bisherigen Wahrnehmungen reichen, sind die Streichschienen nicht in Wirksamkeit getreten. Damit ist wohl der Nachweis erbracht, daß die gebräuchlichen Oberbauformen auch bei einer Fahrgeschwindigkeit bis zu 200 km noch ausreichen, und daß für die von manchen Seiten als notwendig erachteten sogenannten einschienigen Oberbauarten kein Bedürfnis vorliegt — ganz abgesehen von den neuen Gefahren, die derartige noch unerprobte Anordnungen herbeiführen können.

Außer dem Gleis sind auch die Drehgestelle einem gründlichen und sorgfältigen Umbau unterzogen worden, wobei der Radstand von 3,5 m auf 5 m vergrößert, der Mittelzapfen seitlich verschiebbar gemacht und an Stelle der die Federn zum Teil verdeckenden Rahmen andere gesetzt wurden, die die genaue Besichtigung dieser für die Sicherheit sehr wesentlichen Teile gestatten. Durch Einschalten von Ausgleichhebeln nach Art der bei den Lokomotiven verwandten wurde außerdem eine gleichmäßige Verteilung der Wagenlast auf die einzelnen Räder sichergestellt.

Diese Änderungen haben sich vorzüglich bewährt. Die Wagen laufen jetzt auf dem neuen Gleis bei den höchsten Geschwindigkeiten so ruhig, wie früher etwa bei 130 oder 140 km. Auch die Stromzuführung, ein von manchem bisher mit etwas Mißtrauen betrachteter Teil der Anlage, hat nur vorübergehend zu Störungen Anlaß gegeben. Bei etwa 180 km Geschwindigkeit traten nämlich starke Schwankungen der Masten und Leitungsdrähte ein, die einige Brüche und Kurzschlüsse zur Folge hatten. Diese anfangs etwas bedrohlichen Erscheinungen haben sich aber durch Anbringung leichterer und besser gefederter Streifbügel und durch kleine Nachhilfearbeiten an der Fahrleitung schnell beseitigen lassen. Damit ist nun nachgewiesen, daß es ganz gut ausführbar ist, von einer Oberleitung bis zu Fahrgeschwindigkeiten von 200 km Strom abzunehmen.

Wir sind der Meinung, daß die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen und die Behörden, die ihr eine so nachdrückliche Unterstützung haben angedeihen lassen, sich mit diesen Versuchen große Verdienste um die weiteren Fortschritte des Verkehrswesens erworben haben. Die Erreichung einer Fahrgeschwindigkeit von 200 km bildet ohne Zweifel einen Glanzpunkt in der Geschichte der Technik, und wir dürfen uns wohl freuen, daß es Deutsche gewesen sind, die diese Leistung vollbracht haben. Es ist hier nicht die Stelle, jedem der Mitwirkenden seinen Anteil am Verdienste zuzumessen. Wohl aber möge gestattet sein, die Namen der Männer anzuführen, die leitend an dieser ersten Zweihundertkilometerfahrt teilgenommen haben. Es sind dies außer den schon früher genannten Herren Geheimen Baurat Lochner, Regierungsbaumeister Denninghoff, Major Friedrich, Oberingenieur Dr-Ing. Reichel und Geheimen Oberbaurat Dr-Ing. Dr Zimmermann, die die Versuche von Anfang an durchgeführt haben, folgende: Oberstleutnant v. Böhn als gegenwärtiger Direktor und Hauptmann

Lindow als Streckenoffizier der Militär-Eisenbahn, die in letzter Zeit regelmäßig an den Versuchsfahrten teilgenommen haben; der Vorsitzende des Aufsichtsrates der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen, Exzellenz Dr Schulz, Präsident des Reichseisenbahnamtes, mit dem Geheimen Oberbaurat v. Misani von derselben Behörde; ferner die Herren Geheimer Regierungsrat Professor v. Borries und Ingenieur de Glehn. Zum Schluß dürfen wir nicht zu erwähnen vergessen, daß auch die Leiter des Elektrizitätswerkes an der Oberspree, das den Strom für die Versuche liefert, sich große Verdienste um den günstigen Ausfall erworben haben. Denn die Anforderungen, die dabei an die Maschinen gestellt werden, sind ganz außerordentliche, und es mag den Herren manchmal, wenn sie die Wirkungen der plötzlichen Stromunterbrechungen und Kurzschlüsse spürten, nicht ganz wohl zumute gewesen sein. Möge ihre Geduld auch noch für die weitere Fortsetzung der Versuche standhalten."

Indem wir uns diesen Ausführungen vollinhaltlich anschließen, fügen wir die hocherfreuliche Mitteilung über den der Studiengesellschaft zuteil gewordenen kaiserlichen Glückwunsch hinzu. Von Zossen aus war dem Kaiser durch den Präsidenten des Reichs-Eisenbahnamts Dr Schulz als Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Studiengesellschaft telegraphische Meldung davon erstattet worden, daß bei der soeben beendigten Versuchsfahrt auf der Militärbahn die erstrebte Höchstgeschwindigkeit erreicht sei. Hierauf hat Exzellenz Schulz am selben Abend aus Eberswalde, also von einer Unterwegsstation, die Se Majestät auf der Reise berührte, folgendes Kaiserliche Telegramm erhalten: „Ich danke für die Meldung von Erreichung der Geschwindigkeit von 200 km und gratuliere der Studiengesellschaft und der Firma Siemens zu dem schönen Erfolg, den deutsche Tatkraft und Beharrlichkeit damit errungen hat. Wilhelm I. R."

Eisenbahnen in Lappland.

In der „Revue de Paris" vom 15. Juli d. J. bespricht Herr Charles Rabot die kürzlich eröffnete Eisenbahn Gellivare-Ofoten in wirtschaftlicher und politischer Beziehung. Wir geben seine Betrachtungen ihres allgemeinen Interesses wegen wieder, obgleich, wie wir sehen werden, seine politischen Schlußfolgerungen auf anscheinend irrigen Voraussetzungen beruhen.

In der Stille des lappländischen Winters hat sich ein Ereignis vollzogen, welches zweifellos bedeutende ökonomische und politische Wirkungen ausüben wird. Nach jahrelanger Arbeit wurde am 15. November 1902 der Bau einer Eisenbahn beendigt, die bestimmt ist, den nördlichen Teil des Bottnischen Meerbusens im Durchgang über die nördlichsten Gebiete Schwedens und Norwegens mit dem nördlichen Eismeer zu verbinden. Die feierliche Eröffnung dieser Eisenbahn wurde mit Rücksicht auf die strengen Winterverhältnisse auf diesen Sommer verschoben und hat jetzt stattgefunden (vergl. Nr 55 S. 860 d. Ztg.). Damit ist für Schweden und Norwegen eine neue Wirtschaftsperiode angebrochen, die erfolgreich sein kann, aber sicherlich auch gewisse Gefahren in sich birgt.

Das skandinavische Gebirgsmassiv hat lange Zeit hemmend auf den Verkehr der nordischen Völker untereinander eingewirkt, gerade wie früher die Alpen im mitteleuropäischen Verkehr. Den Russen und Schweden versperrte der gewaltige Gebirgszug den freien Zugang zum Atlantischen Ozean und nötigte zu dem langen und unsicheren Umweg durch die Ostsee und den Belt. Dank den Fortschritten der Eisenbahnbaukunst hat sich das bisherige Hindernis in einen Vorteil verwandelt: ebenso wie infolge der Alpendurchstiche jetzt viele Eisenbahnwege zwischen dem nördlichen und südlichen Europa durch die Schweiz führen, wird Norwegen in naher Zeit die westlichen Endpunkte der Eisenbahnen aus dem nordöstlichen Europa und Sibirien beherrschen. Bis jetzt war die Region des Skagerrack und Schweden nur durch zwei Eisenbahnlinien mit dem Atlantischen Ozean verbunden, und zwar durch die Linien von Christiania nach Drontheim und von Stockholm nach Drontheim. Eine dritte Linie, durch das Gebirge, von Christiania nach Bergen ist im Bau. Größeren Wert für den internationalen Verkehr als diese Linien wird die eben eröffnete lappländische Linie besitzen, und dies nicht allein für die beiden skandinavischen Länder, sondern auch für das russische Reich. Lappland ist keineswegs das öde, ungeheure, wirtschaftlich entwicklungsunfähige Land, das man sich vielleicht vorstellt. Es besitzt ausgedehnte, stets eisfreie Küsten, wogegen die südlicher gelegenen baltischen Küsten im Winter durch Eis gesperrt sind. Rußland hat aus jenem Umstande bereits Nutzen gezogen, indem es einen großen Seehafen an der Küste der Halbinsel Kola anlegte. Schweden und Norwegen werden den Metallreichtum Lapplands mehr als bisher nutzbar machen können. Die reichhaltigsten Eisenerzlager findet man bei Gellivare, Luossovara und Kirunavara. Von 1880 bis 1884 wurde zunächst die 211 km lange Eisenbahn von Gellivare nach dem bottnischen Hafen Luleå gebaut. Im Jahre 1894 beendigte man den Bau der 717 km langen Linie, die das schwedische Zentralnetz mit der Bahn von Gellivara verbindet. Gleich nach der Eröffnung der Linie Luleå-Gellivare steigerte sich die Erzausfuhr erheblich. Leider war aber der Hafen von Luleå während sechs Monaten im Jahre durch Eis gesperrt, so daß die Erzverschiffung unterbrochen werden mußte. Aus diesem Grunde entschloß man sich, die Linie Luleå-Gellivare bis zum nördlichen Eismeer weiter zu führen, weil dieser Meeresteil selbst in den kältesten Wintern für die Schiffahrt offen bleibt. Lappland wird also jetzt in der Richtung von Südost nach Nordwest von einer Eisenbahn durchquert, die am norwegischen Hafen Narvik am Ofotenfjord, gegenüber dem Lofoten-Archipel, endigt und die nördlichste der Erde ist.

Der Verfasser schildert hierauf die erheblichen Schwierigkeiten, welche das Klima dem Bahnbau bereitete. Erd- und Maurerarbeiten konnten nur von Mai bis Oktober ausgeführt werden. In dieser Zeit gab es Baustellen von 7000 Köpfen, deren Ernährung und Unterbringung sehr schwierig waren. Das Gelände selbst bot dem Bau keine besonderen Schwierigkeiten. Nur auf der 41 km langen letzten Teilstrecke, die steil gegen das Meer abfällt, waren zahlreiche Kunstbauten, insbesondere häufige Tunnel notwendig. Auf dieser kurzen Strecke senkt sich die Bahn um 517 m. Dieses unebene Profil wird aber den Betrieb nicht beeinträchtigen, da die Erzzüge sich nur abwärts bewegen werden. Der Betrieb wird Sommer und Winter aufrecht erhalten werden. Wo es notwendig ist, werden Schutzgalerien der Schneegefahr vorbeugen.

Diese neue Eisenbahn wird einen lebhaften Güterverkehr zu bewältigen haben. Nach den regierungsseitigen Abmachungen mit den Bergwerksgesellschaften sollen jährlich allein 1 200 000 t Eisenerze befördert werden. Ferner wird jetzt mit der besseren Verwertung der ausgedehnten nordschwedischen Urwälder begonnen werden können. Es ist auch wahrscheinlich, daß die Vergnügungsreisenden bei der Rückkehr vom Nordkap die Eisenbahn benutzen werden. In industrieller Beziehung entwickelt sich Lappland verhältnismäßig recht schnell; seine Bevölkerung wächst an; in Gellivare, Kirunavara und Luossovara sind bereits ansehnliche Arbeiterstädte entstanden. In Narvik, wo der Verfasser vor 20 Jahren nur einige Fischerhütten gesehen hat, ist ein großer, wohleingerichteter Seehafen angelegt worden.

Der französische Verfasser fährt nun fort: „Die Eröffnung der Ofotenbahn lag nicht allein im wirtschaftlichen Interesse von Schweden und Norwegen, sondern noch mehr im Interesse Rußlands. (!?) Aus letzterem Grunde wurde auch der Bau einer nördlichen Bahn in Finnland in Angriff genommen, die in einigen Wochen Torneå erreicht haben wird. Im Laufe des nächsten Jahres will Schweden seine Ofotenbahn ebenfalls an das finnländische Netz anschließen. Alsdann wird der alte Kontinent eine ununterbrochene nördliche Querbahn von etwa 11 900 km Länge von Narvik bis Wladiwostok — also vom nördlichen Eismeer bis an das japanische Meer — besitzen. Narvik wird dann europäische Kopfstation der transsibirischen Bahn. Da die Spurweite der russischen Bahnen größer ist als diejenige der skandinavischen Bahnen, so hat die norwegische Regierung bereits eine größere Anzahl Güterwagen mit veränderlicher Radstellung in Bestellung gegeben, um den Wagenübergang zu ermöglichen. (??) Die Entfernung des Hafens von Narvik von den europäischen Handels- und Industriemittelpunkten ist übrigens nicht so bedeutend, wie man auf den ersten Blick annehmen könnte; Frachtschiffe, die mit einer Schnelligkeit von 12 Knoten fahren, können die Häfen von Leith, Newcastle, London und Hamburg schon in 3 bis 4 Tagen erreichen. Die Entfernung von Narvik nach St. Petersburg auf dem Bahnweg beträgt 1800 km, wovon 1300 km auf russische Strecken fallen. Zu erwähnen ist hier noch, daß in Rußland neue Bahnen gebaut werden, die dazu bestimmt sind, die Entfernung zwischen St. Petersburg und Asien abzukürzen. Gegenwärtig läuft der Bahnweg von St. Petersburg nach Tscheljäbinsk, dem Anfangspunkt der sibirischen Strecke, jenseits des Urals, in einem nach Süden gerichteten Bogen über Moskau, Pensa, Ssysran und Ssamara. Der Bau einer nördlichen, geraden Linie von St. Petersburg nach Tscheljäbinsk ist beschlossen und zum Teil schon in

Ausführung begriffen. Diese Trasse sowie geplante Abkürzungsstrecken in Finnland werden die Entfernung zwischen Narvik und Tscheljäbinsk um 1000 km verringern, was einen großen Vorteil für den norwegischen Seehafen bedeutet."

„Die Eröffnung der lappländischen Eisenbahn scheint also die Verlegung der großen baltischen Handels- und Heerstraße weiter nach Norden zur Folge zu haben. (!?) Der baltischen Straße haften übrigens große Nachteile an. Außer den zeitweiligen Störungen infolge des Eises hat dieser Seefahrtsweg den Fehler, daß seine Ausgänge von einer militärischen Macht ersten Ranges (Deutschland) beherrscht werden. Da heutzutage Kriegsschiffe mit einer Geschwindigkeit von 20 Knoten und mehr sich bewegen, so kann in 2 Stunden nach einer Kriegserklärung die Kriegsflotte von Kiel den Großen Belt besetzen und in weiteren 2 Stunden vor Kopenhagen eintreffen und mithin feindlichen Geschwadern den Ausgang aus der Ostsee verwehren. Bei solchen Verhältnissen muß der Hafen von Narvik, welcher an einem stets eisfreien Meer und nur in 500 km Entfernung von dem Endpunkt der finnländischen Eisenbahn liegt, eine hohe Bedeutung für Rußland gewinnen. Um gegen Zwischenfälle gesichert zu sein, hat Schweden den Eisenbahnknotenpunkt Boden militärisch befestigt; ebenso wird Norwegen den Hafen von Narvik mit Befestigungen versehen. Diese militärischen Maßnahmen beweisen zur Genüge, welche politische Bedeutung man der neuen lappländischen Eisenbahn beilegt und welche Bedenken infolgedessen in Skandinavien wachgerufen worden sind. Die Eröffnung des neuen nördlichen Verkehrsweges, die der Anlage eines großen russischen Seehafens in Alexandrowsk am nördlichen Eismeer folgte, hat vielleicht dazu beigetragen, daß die britische Regierung die Forthmündung befestigen wird, um die nördlichen Meere besser überwachen zu können. Vielleicht begründet die russische Regierung die Russifizierung Finnlands damit, daß sie den neuen Verkehrsweg über Skandinavien nach dem Meer in sicherer Weise beherrschen möchte. (?)"

Bei diesen ganzen weltpolitischen Erörterungen hat dem französischen Verfasser seine Hoffnung, Rußland durch die neue Bahnverbindung mit dem Atlantischen Ozean gegen Deutschland als den Beherrscher der Ostseeausgänge gestärkt zu sehen, wahrscheinlich einen argen Streich gespielt. Es ist richtig, daß in Finnland eine Eisenbahn nach Torneå an der nördlichsten Spitze des Bottnischen Meerbusens mit russischer Spurweite gebaut wird (vgl. die Nachr. in Nr 66 d. Ztg). Schweden denkt aber vorläufig noch nicht daran, an diese Eisenbahn unmittelbar anzuschließen. Allerdings ist eine Eisenbahn von Boden bis Morjärv am Kalix-Elf erbaut und bereits vom König von Schweden befahren worden, sie bleibt aber von der russischen Grenze noch 63 km, von dem Endpunkt der russisch-finnischen Eisenbahnen Torneå etwa 70 km entfernt. Geldmittel für diese Schlußstrecke sind von der schwedischen Regierung noch gar nicht beim schwedischen Reichstag beantragt, es ist nicht einmal bekannt, daß ein baldiger Weiterbau beabsichtigt wird. Freilich hat der König von Schweden bei der Eröffnung der Ofotenbahn am 14. Juli es ausgesprochen, daß er die Wünsche derer teile, die eine Fortsetzung der Bahn von Morjärv bis zur Reichsgrenze gegen Rußland am Torneå-Elf wünschten, und daß diese Wünsche gewiß verwirklicht würden, sobald die Verhältnisse es zuließen. Aber diese Fortsetzung zur Reichsgrenze bedeutet keineswegs einen **A n s c h l u ß** an die russische Bahn, welche in Torneå, unmittelbar am Meer, dem schwedischen Haparanda gegenüber endigt. Vielmehr geht aus der uns vorliegenden Staatsschrift über die Bahn Boden-Morjärv hervor, daß aus strategischen Rücksichten, um der Küste möglichst fern zu bleiben, die schwedische Bahn nach Korpikylä am Torneå-Elf geplant ist, ein Punkt, der etwa 30 km nördlich von Torneå und natürlich auf dem schwedischen Ufer des breiten und reißenden Stromes liegt. Einem unmittelbaren Anschluß an die russischen Bahnen scheint Schweden also zunächst auszuweichen. Insofern sind auch unsere der Köln. Ztg. entnommenen Mitteilungen in Nr 66 S. 1008 d. Ztg. richtig zu stellen.

Die Behauptung, daß die n o r w e g i s c h e Regierung Güterwagen mit veränderter Radstellung zur Ermöglichung des Überganges zwischen den verschiedenen Spurweiten bestellt habe, ist geradezu kindlich, da bekanntlich Norwegen nur die 42 km lange Schlußstrecke der Ofotenbahn besitzt, während Torneå gegenüber schwedisches Gebiet liegt, auf dem bis zur norwegischen Grenze, Station „Riksgränsen" der Ofotenbahn, reichlich 300 km zurückzulegen sein würden.

Man sieht, mit der Eigenschaft von Narvik als der europäischen Kopfstation der transsibirischen Bahn hat es noch gute Wege. Wäre die Verbindung aber hergestellt, so kann jedenfalls die militärische Bedeutung für Rußland überhaupt gar nicht erörtert werden, da Schweden und Norwegen selbständige Staaten sind, bei denen ein Bündnis mit **R u ß l a n d** im Falle eines europäischen Krieges mindestens sehr unwahrscheinlich ist.

Auch die wirtschaftliche Bedeutung einer Verbindung der Ofotenbahn mit dem russischen und insbesondere dem sibirischen Eisenbahnnetz wird von dem französischen Verfasser offenbar überschätzt, denn die Ostseehäfen liegen den russischen Verbindungen, von den unwirtlichen nördlichen Gegenden abgesehen, überall näher, und im Frieden ist ja die Ostsee nicht gesperrt; Rußland besitzt sogar in Libau bekanntlich einen ziemlich eisfreien Hafen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eröffnung von Eisenbahnstrecken.** Seit unserer letzten in Nr 68 veröffentlichten Mitteilung über die Inbetriebnahme neuer Eisenbahnlinien sind folgende Strecken für den öffentlichen Verkehr eröffnet worden:

a) am 12. S e p t e m b e r d. J. die 14 km lange vollspurige Teilstrecke B r i e l o w - R o s k o w der Kleinbahn Brandenburg Altstadt-Roskow für den Wagenladungsverkehr mit den Stationen Brielow, Radewege, Butzow, Ketzür, Lünow und Roskow. Die Bahn ist Eigentum des Kreises Westhavelland und steht im Betriebe der Osthavelländischen Kreisbahnen zu Berlin;

b) am 26. S e p t e m b e r d. J. die 22,14 km lange, der Kleinbahn-Aktiengesellschaft Putzig-Krockow gehörende vollspurige Kleinbahn P u t z i g - K r o c k o w mit den für den Gesamtverkehr eingerichteten Stationen Gnesdau-Schwarzau, Löbsch, Kl.-Starsin, Reddischau, Klanin, Schlawoschin und Krockow. Die Kleinbahn schließt in Putzig an die Strecken des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig an und steht im Betriebe der Pommerschen Betriebsdirektion der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Cie;

c) am 1. O k t o b e r d. J., und zwar:

1. die 36 km lange vollspurige Nebenbahn C e l l e - S c h w a r m s t e d t (Eisenbahndirektionsbezirk Hannover) für Personen- und Güterverkehr mit den Stationen Wietzenbruch, Hambühren, Oldau, Winsen (Aller), Wietze-Steinförde, Jeversen, Marklendorf und Buchholz (Aller). Diese Bahn durchzieht das Ölgebiet der Lüneburger Heide und wird für den Absatz des gewonnenen Öles und infolgedessen auch für die Entwicklung dieser Industrie von besonderer Bedeutung sein. Das mächtige Öllager bei Wietze-Steinförde hat beispielsweise durch den Bahnhof gleichen Namens dieser Bahn nunmehr eine direkte Verbindung mit den beiden Hauptlinien Hannover-Soltau-Hamburg und Hamburg-Ülzen-Hannover erhalten. Die großen und zahlreichen Tanks der verschiedenen Ölbohrgesellschaften, die sämtlich mit Erdöl gefüllt sind, sowie die hunderttausende Ölfässer, die gefüllt auf den Feldern verscharrt lagern, werden nunmehr sehr bald den Raffinerien zugeführt werden können, und das billige, dünnflüssige Grünöl, das dort in großen Mengen gefunden wird, aber bisher nicht verwertet wurde, weil es den Transport der hohen Kosten wegen nicht tragen konnte, wird jetzt auch verwendet werden können. Die gewaltige Menge des wertvollen Erdöls, das in dem Gelände bei Wietze in der ersten Ölzone, in einer Tiefe von 170 bis höchstens 255 m, angetroffen wird, wird nunmehr dem deutschen Ölmarkte zu billigen Preisen zugehen. Da der Preis des Rohproduktes an Ort und Stelle für das Faß 17—18 ℳ beträgt und von den 20 Gesellschaften, die dort nach Öl bohren, einige bis zu 20 000 Fässer abgezogen lagern haben, und die Tanks noch ebensoviel Fässer enthalten, so kann man sagen, daß z. Z. in Wietze für mehrere Millionen Mark Öl lagert. Es gibt heute zu beiden Ufern der Wietze zahlreiche Bohrlöcher, die zwischen 40 und 50 Fässer täglich liefern. Manche Gesellschaften haben 6—10 derartige Bohrlöcher im Betriebe;

2. die 10,3 km lange Teilstrecke L a g e - Ö r l i n g h a u s e n der vollspurigen Neubaustrecke Lage-Bielefeld (Eisenbahndirektionsbezirk Hannover) für den Gesamtverkehr mit den Stationen Wissentrup, Ehlenbruch, Kachtenhausen und Örlinghausen;

3. die 2,91 km lange vollspurige Teilstrecke G e r s t u n g e n - B e r k a (Werra) der Neubaulinie Gerstungen-Vacha-Hünfeld (Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt) für den Gesamtverkehr mit der Station Berka (Werra);

4. die 13,09 km lange vollspurige, dem hessischen Staate gehörige Strecke L a u b a c h - M ü c k e (Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M.) für den Gesamtverkehr mit den Stationen Laubacher Wald, Freienseen, Weickartshain und Stockhausen (Oberhessen). Die neue Bahn schließt in Laubach an die Nebenbahnstrecke Hungen-Laubach und in Mücke an die oberhessische Bahn Gießen-Fulda an. Mit der Eröffnung der Station Stockhausen (Oberhessen) hat die ältere Station Stockhausen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. die Bezeichnung „Stockhausen a/Lahn" erhalten;

5. die 11,29 km lange vollspurige Nebenbahnstrecke W o r m s - G u n d h e i m (Eisenbahndirektionsbezirk Mainz) für

den Gesamtverkehr mit den Stationen Herrnsheim, Abenheim und Gundheim;

6. die 2,21 km lange vollspurige Verbindungsbahn Schleifmühle-Burbach a. d. Saar (Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken). Die Strecke ist für den unbeschränkten Güterverkehr bestimmt, hat keine Zwischenstationen und dient namentlich unter Umgehung des Bahnhofs Saarbrücken zur unmittelbaren Verbindung der Fischbachbahn mit der Strecke Saarbrücken-Trier (Saarbahn), wodurch der Bahnhof Saarbrücken entlastet wird;

7. die 31,5 km lange Reststrecke Morbach-Hermeskeil der vollspurigen Nebenbahn Kirchberg-Hermeskeil (Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken) vorläufig für den Wagenladungsverkehr und voraussichtlich am 20. d. M. auch für den Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr sowie für die Abfertigung lebender Tiere und Leichen mit den Stationen Hoxel, Deuselbach, Thalfang, Dhronecken, Rascheid und Pölert. Mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Strecke ist auch die bisher von der Direktion Mainz verwaltete Strecke von Kirchberg (ausschließlich) bis Morbach an den Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken übergegangen;

8. die 15,2 km lange 1 m-spurige Nebenbahn Rothhäuser (Außenbahnhof Pfalzburg) - Drulingen (Reichseisenbahnen) mit den Stationen Wilsberg, Berlingen (Lothringen), Graufthal, Hangweiler, Büst, Sleweiler und Drulingen. An dem gleichen Tage ist dem Außenbahnhofe Pfalzburg die neue Bezeichnung „Rothhäuser" und dem Bahnhof Pfalzburg-Stadt die Bezeichnung „Pfalzburg" (ohne Zusatz) beigelegt worden;

9. die 18,47 km lange, von der Württembergischen Eisenbahngesellschaft gebaute und betriebene vollspurige Nebenbahn Gaildorf-Untergröningen für den Personen- und Güterverkehr. Die Bahn zweigt von der Station Gaildorf der Staatsbahnstrecke Stuttgart-Waiblingen-Hessenthal-(Hall-) Crailsheim ab und zieht ganz dem Kocherthal entlang. Stationen sind errichtet in Gaildorf Stadt, Unterrot, Schömberg, Bröckingen, Sulzbach a. Kocher, Laufen a. Kocher, Wangen, Untergröningen. Die Kosten betragen 2 250 000 ℳ ohne die Grunderwerbskosten. Die Württembergische Eisenbahngesellschaft erhielt einen Staatsbeitrag zu den Baukosten in Höhe von 643 000 ℳ (auf 1 km Bahn 34 200 ℳ); zu den Kosten des Anschlusses in Gaildorf, der von der Staatsbahn mit einem veranschlagten Aufwand von 104 000 ℳ ausgeführt wurde, hatte sie 40 000 ℳ beizutragen;

10. die 3,83 km lange, 1 m-spurige Nebenbahn Alsenz-Obermoschel, der Aktiengesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen gehörend, für den Personen- und Güterverkehr mit der Haltestelle Obermoschel. Die neue Strecke schließt in Alsenz an die pfälzische Hauptbahnstrecke Hochspeyer-Münster a. St. an. Beim Güterverkehr kommen schmalspurige Güterwagen und Rollschemel zum Transport von Vollspurwagen zur Verwendung. Der Betrieb wird von der Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen in Ludwigshafen geleitet;

11. die 35,5 km lange vollspurige Strecke Neubeckum-Münster i/W. der Westfälischen Landeseisenbahn für den Gesamtverkehr mit den Stationen Enniger, Tönnishäuschen, Sendenhorst, Alst, Albersloh, Wolbeck, Angelmodde und Münster i/W. (W. L. E.). Die neue Strecke schließt in Neubeckum und Münster i/W. an die preußische Staatsbahn an;

12. die den Herforder Kleinbahnen gehörige Reststrecke Vlotho Kleinbahnhof-Vlotho Staatsbahnhof einschließlich Hafengleis der 1 m-spurigen Kleinbahn Herford-Salzuflen-Vlotho mit den Stationen Vlotho Kleinbahnhof, Vlothe Friedhofstraße, Vlotho Weserstraße, Vlotho Staatsbahnhof und Vlotho Hafen (für den Güterumschlag);

13. die 0,8 km lange vollspurige Strecke zwischen dem bisherigen und dem aus Anlaß der Einrichtung des Dampffährenbetriebs zwischen Warnemünde und Gjedser neu errichteten Bahnhofe in Warnemünde;

d) am 5. Oktober d. J. die 17,33 km lange vollspurige Lokalbahnstrecke Nördlingen-Wemding der bayerischen Staatseisenbahnen. Die Linie verläßt die Station Nördlingen auf der Nordseite, läuft nicht ganz 2 km parallel mit der Hauptbahnlinie Nördlingen-Gunzenhausen und ist bestimmt, dem Verkehre des zwischen den Hauptbahnlinien Nördlingen-Oettingen und Nördlingen-Harburg liegenden Teiles des Rieses und des östlich sich anschließenden gut bevölkerten Landstriches zu dienen. Hervorzuheben ist, daß diese Lokalbahn das geologisch merkwürdige Gebiet des Rieskessels, eine fast kreisrunde Unterbrechung des fränkischen Juragebirges, durchzieht, deren Entstehung auf einen vulkanischen Ausbruch zur Tertiärzeit zurückzuführen ist. Die nach dem Erlöschen der eruptiven Tätigkeit vorhandene Vertiefung bedeckte sich in der Diluvialzeit mit Löß, Sand und Moor, welchen sich die aus Flußanschwemmungen und Zersetzungsprodukten des Lößes bestehenden Bildungen der Neuzeit anschlossen; dem aus Löß bestehenden Untergrunde, durch dessen Verwitterung die nährstoffreiche Vegetationserde entsteht, verdankt diese Gegend ihre große Fruchtbarkeit. Das an der Endstation Wemding liegende Wildbad Wemding mit mehreren starken schwefel- und jodhaltigen Quellen ist vielbesucht und wird nebst den Wallfahrten nach Wemding sicherlich von günstigem Einfluß auf die Rente der neuen Linie sein. Die Baukosten belaufen sich auf 1 067 000 ℳ, wovon die Interessenten 105 800 ℳ zu tragen hatten, so daß der staatliche Bauaufwand ungefähr 961 000 ℳ beträgt, d. i. 56 600 ℳ für 1 km Bahnlänge. Da auf einen Einnahmeüberschuß von 12 200 ℳ gerechnet werden kann, so wird sich für das vom Staate aufgewendete Baukapital eine Verzinsung mit etwa 1,3 % ergeben. An der Strecke befinden sich folgende Stationen: Löpsingen, Deiningen bei Nördlingen, Fessenheim, Muttenau, Wildbad Wemding und Wemding.

— **Neubau für das künftige bayerische Verkehrsministerium.** Wie bereits in Nr 77 S. 1158 Abs. 2 d. Ztg. erwähnt, soll das neu zu errichtende Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten zunächst im Dienstgebäude der Generaldirektion der Staatseisenbahnen untergebracht werden. Da jedoch nach Durchführung der Neuorganisation der Verkehrsanstalten diese Räumlichkeiten nicht mehr ausreichen, muß ein Neubau hergestellt werden, wozu kürzlich bereits der „Entwurf eines Gesetzes, die Herstellung eines Gebäudes für das Verkehrsministerium und ein zentrales Briefpostamt in München betreffend" der Kammer der Abgeordneten zugegangen ist. Als Platz für das Gebäude ist das gemäß Gesetz vom 10. August 1902 für Postbauten, Telegraphen- und Telephonanlagen vom Staate erworbene nächst dem Zentralbahnhofe an der Arnulfstraße gelegene, Maffeianger genannte Baugrundstück bestimmt. Der Bedarf für dieses Gebäude ist im Gesetzentwurf auf den Höchstbetrag von 9 900 000 ℳ unter Einziehung des für den Neubau eines Gebäudes für das Oberpostamt München bereits im Jahre 1900 genehmigten Kredits von 960 000 ℳ festgesetzt.

Aus dem Bauentwurf entnehmen wir im wesentlichen folgendes: Das Zentralbriefpostamt wird im Erdgeschoß untergebracht, während die Räume der Obergeschosse für das Verkehrsministerium bestimmt sind. Für ersteres ist eine nutzbare Fläche von 5300 qm erforderlich, wogegen der Raumbedarf für das Verkehrsministerium auf insgesamt 16 200 qm veranschlagt ist. Hierbei ist außer den notwendigen Bureauräumen für den Staatsminister und die Abteilungen des Ministeriums auch ein größerer Sitzungssaal mit Nebenräumen für Konferenzen und für häufig notwendige Verhandlungen mit Vertretern fremder Regierungen und Verwaltungen sowie Dienstwohnungen für den Minister und die Abteilungsvorstände vorgesehen, da es als im dienstlichen Interesse liegend erachtet wird, daß die Abteilungsvorstände auch außerhalb der Dienststunden leicht zu erreichen sind.

An Nebenräumen für das Verkehrsministerium und das Zentralbriefpostamt sind ferner noch 2000 qm erforderlich, so daß der in dem Neubau überhaupt zu schaffende nutzbare Flächenraum (ausschließlich der Gänge, Stiegenhäuser, Bedürfnisanstalten usw.) 23 500 qm beträgt.

Die allgemeine Grundform des Gebäudes ist die eines in seinen Seitenfronten entsprechend gegliederten Quadrates, dessen Hauptfronten gegen die Arnulf- und Hasenstraße gerichtet sind; die bevorzugteste Hauptfront bildet die an der Arnulfstraße gelegene und mit ihrer ganzen Ausdehnung gegen den Zentralbahnhof gerichtete Südseite, in deren vorspringendem Mittelbau der große Konferenzsaal angeordnet wurde; an die Westseite kommt der Posthof zu liegen, in dem sich die Aufstellung und Abfertigung der Postfuhrwerke vollziehen soll. Im Sockelgeschoß sind neben den Durchfahrten für Einbringung und Abführung der Briefpost die erforderlichen Depots, die Heizanlage, die elektrische Unterstation, Dienstwohnungen für Hausmeister, Heizer usw., die Steindruckerei und ein Laboratorium für den Telegraphen- und Telephondienst vorgesehen. Im Erdgeschoß liegt zentral der große Briefträgersaal, an den sich auf der einen Seite die Diensträume für die Briefübernahmestelle und Spedition, auf der anderen Seite jene für die Briefsammelstelle anreihen. Das ganze übrige Erdgeschoß ist gleichfalls für Diensträume des Zentralbriefpostamtes, für die in dem Gebäude einzurichtende, ausschließlich für den Dienst des Hauses bestimmte Postannahmestelle mit Telegraphensaal und Telephonumschaltstelle, endlich für die Dienstwohnungen des Postamtvorstandes und des technischen Beamten für die Unterhaltung und Beaufsichtigung der Verwaltungsgebäude in Anspruch genommen. Im Zwischengeschoß befinden sich Diensträume für Bureauhilfsarbeiter und das Personal des Kanzlei- und Expeditionsdienstes. Im ersten Obergeschoß liegen gegen die Südseite im östlichen Flügel die Diensträume des Ministers und das Geheimsekretariat. Die sämtlichen übrigen Räume des ersten Obergeschosses sind für die Eisenbahnabteilung bestimmt. Die Räume des zweiten Obergeschosses sollen für die Dienstwohnung des Ministers, den großen Konferenzsaal mit den nötigen Nebenräumen und Garderoben, dann für die Eisenbahn- und Post-Bauabteilung in Anspruch genommen, jene des

dritten Obergeschosses von der Postabteilung belegt werden.

Durch sämtliche drei Obergeschosse hindurch gehen, zentral angeordnet und durch Aufzüge mit einander verbunden, die Registraturen, so daß jede Abteilung ihr Aktenmaterial bequem erreichbar im gleichen Stockwerk unmittelbar inmitten ihrer Bureauräume zur Hand hat, aber auch der Aktenaustausch unter den Abteilungen sich leicht vollzieht. In den für die einzelnen Abteilungen bestimmten Obergeschossen sind auch die Dienstwohnungen der Abteilungsvorstände vorgesehen.

Was die architektonische Ausgestaltung des im allgemeinen im Renaissancestil gehaltenen Bauwerkes anlangt, so war danach zu trachten, den Kostenaufwand in tunlichst mäßigen Grenzen zu halten; es wurde daher die künstlerische Wirkung mehr durch eine günstige Verteilung und Gliederung der Massen und durch vornehme Einfachheit der Formen, als durch ornamentalos und figürliches Beiwerk zu erreichen gesucht; auch der an sich naheliegende Gedanke, dem umfangreichen Bauwerke durch ein hoch anstrebendes Kuppelgewölbe eine wirkungsvolle Bekrönung zu geben, wurde im Hinblick auf den hohen Kostenaufwand, der hierfür erwachsen wäre, nicht weiter verfolgt. Immerhin erschien es jedoch notwendig, diesem Monumentalbau, der schon in seiner äußeren Erscheinung die Hoheitsrechte des Staates über das Verkehrswesen versinnbildlichen und ein Wahrzeichen der Entwicklung und Bedeutung der modernen Verkehrseinrichtungen sein soll, wenigstens in seinen beiden Hauptfronten ein charakteristisches Gepräge zu verleihen. Es ist daher in dem Projekte für die von allen einfahrenden Zügen aus sichtbare Südfront ein turmartiger Aufbau und für die einfacher gehaltene Ostfront eine zugleich als Oberlicht dienende Flachkuppel über dem Treppenhaus vorgesehen und dadurch ohne allzu erhebliche Erhöhung des Kostenaufwandes eine imponierende Gesamtwirkung erzielt worden.

Das ganze Gebäude soll mit Zentralheizung (Niederdruckdampfheizung) und elektrischer Beleuchtung ausgestattet werden. Für die innere Einrichtung einschließlich der völlig neu zu schaffenden Ausstattung des Zentralbriefpostamtes mit dem notwendigen Inventar und den maschinellen Hilfsmitteln ist der Betrag von 600 000 ℳ vorgesehen; hierbei ist angenommen, daß für die Einrichtung der Bureaus des Verkehrsministeriums zum großen Teil die vorhandenen Einrichtungsgegenstände der beiden Generaldirektionen Verwendung finden werden.

Hinsichtlich einer Erweiterungsmöglichkeit ist noch zu erwähnen, daß, weil z. Z. nur etwa vier Fünftel der ganzen verfügbaren Fläche überbaut werden sollen, die Möglichkeit besteht, für später auftretende Bedürfnisse einen Erweiterungsbau herstellen zu können. Mit der Errichtung des Ministerialgebäudes auf dem Maffeiangor in der voraufgeführten Ausdehnung wird somit den Bedürfnissen des Verwaltungsdienstes der Verkehrsanstalten an Hochbauten in München für absehbare Zeit sicherlich Genüge geleistet werden.

— **Bestimmungen über die einzuhaltenden Wartezeiten.** Aus diesen Bestimmungen, welche die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen zur Winterfahrordnung erlassen hat, entnehmen wir u. a. folgendes: a) Auf verspätete Anschlußzüge darf nur dann gewartet werden, wenn in dem verspäteten Zuge Reisende zum Übergang auf den Anschlußzug sich befinden und wenn der verspätete Zug voraussichtlich noch so frühzeitig eintreffen wird, daß die angegebenen Wartezeiten nicht überschritten werden. b) Der Übergang von Post, Gepäck, Gütern, Fahrzeugen und lebenden Tieren allein bildet keinen Grund zum Warten; jedoch darf auf Anschlußzüge, welche Wagen mit Gepäck, Expreßgut oder Leichen bringen, innerhalb der festgesetzten Wartezeiten gewartet werden. c) Das Schaffnerpersonal eines verspäteten Zuges ist vom Zugführer zu beauftragen, sich zu vergewissern, ob und wie viele Übergangsreisende sich im Zuge befinden, und ihm hierüber Meldung zu erstatten; der Zugführer hat diese Meldung dem diensttuenden Stationsbeamten einer der Anschlußstation vorgelegenen Haltestation zu übergeben, welcher seinerseits dafür verantwortlich ist, daß die Weitergabe dieser Meldung an die Anschlußstation richtig und rechtzeitig erfolgt; in ähnlicher Weise haben auch die Kapitäne verspäteter Dampfschiffe vorschriftsmäßig zu signalisieren, ob Anschlußreisende vorhanden sind, und außerdem womöglich hierüber von einer vorgelegenen Haltestation aus telegraphische oder telephonische Meldung zu machen. d) Treffen vorstehend angeordnete Meldungen nicht rechtzeitig ein, so hat der diensttuende Beamte auf der Anschlußstation zu verfahren, als wenn Übergangsreisende vorgemeldet wären. e) Angesichts des einfahrenden Zuges darf der Anschlußzug nicht abgelassen werden, auch wenn die Wartezeit hierdurch überschritten wird. f) Die Züge der Nebeneisenbahnen und Lokalbahnen im inneren bayerischen Verkehr warten so lange auf Anschlußzüge der Hauptbahnen, als die Erreichung der übrigen Anschlüsse der ersteren sowohl auf der Hinfahrt als auch auf der Rückfahrt von der Endstation sichergestellt bleibt. Auf die Züge der Nebeneisenbahnen und Lokalbahnen warten im allgemeinen die Expreß- und D-Züge nicht, Schnell- und Eilzüge 5 Minuten, Personenzüge 10 und Güterzüge mit Personenbeförderung 20 Minuten.

— **Die Pfalzbahn-Interpellationen im bayerischen Landtage.** In der bayerischen Kammer der Abgeordneten standen am 5. d. M. zwei Interpellationen über die Verstaatlichung der Pfälzischen Eisenbahnen zur Verhandlung. Der Ministerpräsident Freiherr v. Podewils hob in Beantwortung der Interpellationen hervor, daß die Regierung die Verstaatlichung vorläufig hinausgeschoben habe, weil genaue Berechnungen ergeben hätten, daß die sofortige Übernahme der Bahnen für den Staat kein gutes Geschäft wäre. Der Kaufpreis sei 245 500 000 ℳ, der Reingewinn habe im Jahre 1902 im ganzen 11 000 000 ℳ und nach Abzug der Tilgungsbeträge nur 9 000 000 ℳ betragen. Dieses Bild verändere sich jedoch zu ungunsten des Staats, da dieser für Personal, Pensionen, Bahnhofsbauten und anderes viel mehr aufwenden müsse als die Privatbahngesellschaften. Die Ausgaben würden somit viel größer werden. Dabei sei es zweifelhaft, ob die Einnahmen auf der bisherigen Höhe bleiben würden. Hierbei kämen in Betracht neue Hafenanlagen bei Straßburg und Kehl und nicht zu vermeidende Tarifmaßnahmen. Unter einem Hinausschieben der Verstaatlichung würde die Pfalz nicht leiden, denn die Verwaltung der Pfälzischen Bahnen werde allen Anforderungen des Verkehrs gerecht, und für den Bau neuer Linien in der Pfalz werde die Staatsregierung Sorge tragen. Der gangbarste Weg dafür wären vorläufig wohl besondere Verträge mit den Pfälzischen Bahnen über den Bau und Betrieb solcher Linien, erforderlichenfalls direkter Bau durch den Staat. In dem neuen Lokalbahngesetzentwurf werde die Pfalz bedacht sein. Hinsichtlich der politischen Bedeutung der Verstaatlichungsfrage wies Freiherr v. Podewils auf die früheren Ausführungen des Grafen Crailsheim hin, daß von einem Anschluß der Pfälzischen Bahnen an die preußisch-hessische oder Reichseisenbahngemeinschaft nicht die Rede sein könne. Wann die Verstaatlichung der Pfälzischen Bahnen kommen werde, lasse sich heute nicht voraussagen. Die Regierung werde die Frage im Auge behalten. Die Stellung der Regierung sei ausschließlich durch die Rücksichtnahme auf das Wohl des ganzen Staats bedingt. In der dann folgenden Besprechung der Interpellationen traten Redner der Zentrumspartei und der liberalen Vereinigung für die Verstaatlichung der Bahnen ein.

Die Besprechung wurde am folgenden Tage fortgesetzt. Minister v. Podewils betonte nochmals, daß ein vorläufiges Hinausschieben der Verstaatlichung nur dadurch bedingt werde, daß keine wirtschaftlichen Gründe die sofortige Verstaatlichung als notwendig erscheinen ließen, daß aus dem Hinausschieben keine Schädigung zu befürchten sei und daß durch die sofortige Übernahme das bayerische Budget stark belastet und die Staatsschuld noch mehr erhöht würde. Andere Gründe gebe es nicht. Der Minister gab sodann genaue Ziffern über die Erträgnisse, welche die Pfälzischen Bahnen unter der staatlichen Verwaltung haben würden, sowie über die Belastung des bayerischen Budgets und wies die Behauptung, daß hochgestellte Aktionäre der Pfälzischen Bahnen auf die Frage der Verstaatlichung Einfluß hätten, als völlig unbegründet zurück. Den Aktionären wäre mit dem Hinausschieben nicht gedient, denn bei dem Bekanntwerden des Aufschubes seien die Aktien gefallen. Hinsichtlich der Befürchtung, daß die Nachbarstaaten eine Ablenkung des pfälzischen Verkehrs versuchen würden, bemerkte der Minister: „Wir haben von seiten der preußischen Regierung in Eisenbahnangelegenheiten stets ein bundesfreundliches Entgegenkommen gefunden und halten uns zu der Erwartung berechtigt, daß auch in Zukunft ein solches Entgegenkommen gewährt werden wird. Wenn es unsere Reservatrechte gilt, werden wir es an der nötigen Schneidigkeit nicht fehlen lassen, wenn es not tut; aber wir glauben, die hier in Betracht kommenden Angelegenheiten auf dem Wege gegenseitigen freundschaftlichen Entgegenkommens besser fördern zu können und denselben Weg weitergehen zu können, den wir bisher erfolgreich beschritten haben."

— **Der Kohlenverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen** ist andauernd im Steigen begriffen. In den ersten neun Monaten dieses Jahres wurden insgesamt 7 931 714 t Kohlen, das sind 240 133 t = 3,12 % mehr verfrachtet als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Versand an sächsischen Steinkohlen aus den Abbaubezirken Zwickau, Lugau Ölsnitz und Dresden betrug 2 481 736 t, d. s. 69 392 t = 2,88 % mehr. In den einzelnen Bezirken wurden versendet: aus dem Zwickauer Bezirk 1 257 603 t oder 33 977 t = 2,78 % mehr, aus dem Lugau Ölsnitzer Bezirk 967 582 t oder 47 681 t = 5,18 % mehr und aus dem Dresdner Bezirk 256 551 t oder 12 266 t = 4,78 % weniger. Der Braunkohlenversand aus Sachsen und Sachsen-Altenburg betrug 1 514 314 t, d. s. 32 762 t oder 2,20 % mehr. An Steinkohlen aus Preußen (Rheinland-Westfalen und Schlesien) gingen ein: 556 001 t, d. s. 5623 t oder 1 % mehr. Der

Empfang an Steinkohlen aus anderen Kohlengebieten betrug 49576 t, d. s. 10300 t oder 26,22 % mehr. An Braunkohlen aus Preußen, Thüringen und Anhalt gingen ein: 614628 t, d. s. 169924 t oder 38,21 % mehr. Der Empfang an böhmischen Braunkohlen betrug 2715459 t, d. s. 47768 t oder 1,73 % weniger. Die tägliche Transportleistung betrug in den ersten neun Monaten durchschnittlich 29057 t gegen 28196 t im Vorjahre.

— **Der württembergische Winterfahrplan 1903/04** sieht die seit 1. Mai d. J. eingelegten Schnellzüge Nr 21 (Karlsruhe-) Mühlacker-Friedrichshafen, ab Karlsruhe 3.50 früh an Friedrichshafen 9.18 vorm., und Nr 54 Friedrichshafen-Mühlacker(-Karlsruhe) ab Friedrichshafen 6.31 nachm. an Karlsruhe 12.12 früh wieder vor, durch welche sehr gute Verbindungen zwischen Tirol, der Ostschweiz und dem Engadin einerseits und dem Niederrhein und Holland anderseits geschaffen sind. In der Richtung nach dem Niederrhein verläßt dieser Zug Verona 4.55 früh, Bozen um 8.40, Franzensfeste um 10.17 nach Aufnahme des Anschlusses von Triest (ab 6.35 abends), berührt Innsbruck von 12.43 bis 1.00 nachm., trifft in Friedrichshafen abends 6.24 ein, geht daselbst nach Aufnahme der Anschlüsse von Zürich (ab 2.55), Chur (ab 12.55), St. Gallen (ab 2.54) und Konstanz (ab 4.53) um 6.31 ab, kommt durch Stuttgart 10.24—32 abends und erreicht Karlsruhe um 12.12 früh, Mannheim um 1.09, Cöln um 5.28, Amsterdam um 10.04 vorm., London um 7.15 abends. — In umgekehrter Richtung geht der Zug in Amsterdam um 4.10 nachm., in Cöln um 10.36 abends, in Mannheim um 2.55 früh, in Karlsruhe um 3.50 ab, berührt Stuttgart von 5.33—40 und trifft in Friedrichshafen Hafenbhf. um 9.18 vorm. ein, woselbst unmittelbare Anschlüsse nach Zürich (an 1.10 nachm.), St. Gallen (an 11.55 vorm.), Chur (an 2.27 nachm.) und Konstanz (an 10.55 vorm.) erreicht werden. In der Richtung Lindau-Arlberg findet dieser Zug Fortsetzung: Friedrichshafen Stadtbhf. ab 9.17 vorm., Bregenz an 10.08, Innsbruck an 2.40 nachm., Franzensfeste an 5.29 nachm., Anschluß nach Triest (an 7.10 vorm.), Bozen an 7.00 abends, Verona an 11.02 abends. Die Züge 21 und 54 finden in Ulm Anschluß nach bezw. von München, Salzburg und Wien durch die Orientexpreßzüge 11 und 12 und führen während des ganzen Winterdienstes auch auf den preußischen und niederländischen Strecken die III. Wagenklasse. In beiden Richtungen läuft in diesen Zügen ein Wagen I.—III. Klasse zwischen Friedrichshafen und Amsterdam und ein Wagen I.—II. Klasse zwischen Stuttgart und Bischofshofen.

Der Schnellzug 73 Stuttgart-Crailsheim-Nürnberg-Prag/Karlsbad ist ab Stuttgart vorgerückt und beschleunigt worden, so daß er in Nürnberg noch den Anschluß an den München-Berliner D-Zug 39 erreicht, wodurch eine neue gute Tagesverbindung von Stuttgart nach Berlin mit sehr günstiger Ankunftszeit daselbst geschaffen worden ist: Stuttgart ab 7.05 vorm., Crailsheim ab 9.22, Nürnberg an 10.50, ab 10.58, Berlin an 6.42 abends.

— **Notbeleuchtung.** Die württembergische Staatseisenbahnverwaltung hat Grundsätze veröffentlicht, die für den Fall einer Störung der elektrischen (oder Gas-) Beleuchtung auf Bahnhöfen oder sonstigen Anlagen der Eisenbahnverwaltung zur Anwendung kommen sollen. Aus diesen Grundsätzen entnehmen wir folgende Bestimmungen. Es ist schleunigst zu erheben, worin die Störung ihren Grund hat und innerhalb welcher Zeit sie voraussichtlich behoben werden kann. Hiervon wird es abhängen, ob eine Notbeleuchtung in kleinerem oder größerem Umfang nötig wird. Auf den Stationen, auf denen Notlaternen und Dürrlichtapparate zur Verfügung stehen, sind diese in Betrieb zu nehmen. Reichen sie nicht aus oder sind auf der Station keine Notbeleuchtungseinrichtungen vorhanden, so sind alle Lampen, Laternen und Lichter, einschließlich Lokomotiv-, Zug-, Weichen-, Schaffner- und sonstiger Laternen, welche verfügbar gemacht worden können, zweckentsprechend und unter Einhaltung der nötigen Vorsicht wegen Feuersgefahr zu verwenden. Jede mit elektrischer (Gas-) Beleuchtung versehene Station hat sich, soweit dies nicht von der Generaldirektion unmittelbar bestimmt ist, nach Maßgabe der verfügbaren Einrichtungen einen Plan zu machen, nach welchem bei gänzlicher und teilweiser Versagung des elektrischen Lichts zu verfahren ist. Dieser Plan ist in mindestens einfacher, bei größeren Bahnhöfen in mehrfacher Ausfertigung an dem Stationspersonal allgemein zugänglichen Stellen anzuheften.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch - hessischen Staatsbahnverwaltung ist verliehen: die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion den Regierungsräten Dr Stapff in Essen (Ruhr), v. Szymonski in Kattowitz und Loeffler in Erfurt; den Regierungsassessoren Abel in Danzig, v. Rheinbaben in Stettin und Dr Schrader in Berlin; den Regierungs- und Bauräten vom Hove in Münster i. W., Riemer in Essen a. d. Ruhr und Partenscky in Danzig sowie den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Kullmann in Kattowitz, Samans und Zschirnt in Frankfurt a/M., Hartmann in Mainz, Otto Lehmann in Cassel, Schreiber in Altona, Kobé in Elberfeld, Gutbier in Hannover und Kressin in Kattowitz; ferner den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Jaspers die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Tarnowitz, Richard Peters die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn - Betriebsinspektion 2 in Konitz, Grimm die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 in Dortmund, Loeffel die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn - Betriebsinspektion 1 in Stralsund, Richard die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Altena, Stockfisch die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Kattowitz, Schaefer die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 in Hagen, Krome die Stelle des Vorstandes einer Eisenbahn-Betriebsinspektion mit dem amtlichen Wohnsitze in Danzig, Schürmann die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion 3 in Glogau, Schlüter die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn - Betriebsinspektion in Meiningen und Schnock die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion 4 in Essen a. d. Ruhr, dem Eisenbahn-Maschineninspektor Diekmann die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Maschineninspektion 2 in Magdeburg; den Eisenbahn-Bauinspektoren Ludwig Hellmann die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Witten, Scheer die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Werkstätteninspektion 1 in Darmstadt, Boelling die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 1 in Dortmund, Harr die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahn Hauptwerkstätte in Frankfurt a/M., Ritze die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Maschineninspektion in Bremen, Wossing die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn Maschineninspektion 2 in Münster i. W. sowie dem Eisenbahn-Verkehrsinspektor Kublitz die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Verkehrsinspektion 2 in Königsberg i. Pr. — Der Regierungsrat Kindermann, Mitglied der Eisenbahndirektion in Cassel, ist zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten kommittiert. — Dem Eisenbahn-Bauinspektor v. Sturmfeder in Cassel ist die Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes der Eisenbahn-Maschineninspektion 1 daselbst übertragen. — Der Eisenbahnsekretär Schwarznecker in Danzig ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Hauptkassenrendanten bei der Eisenbahndirektion daselbst betraut. — Ernannt sind: zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor: die Regierungsbaumeister des Ingenieurbaufaches Martin Rosenfeld in Erfurt, Josef Kurowski in Breslau und Karl Heidensleben in Königsberg i/Pr., der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Max Kumbier in Berlin sowie die Regierungsbaumeister des Ingenieurbaufaches Ferdinand Grages und Gustav Thimann in Berlin; — zum Eisenbahnbauinspektor: die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Ernst Woddigen in Berlin, Gottfried Bode in Dortmund und Walter Fischer in Berlin; — zum Eisenbahnverkehrsinspektor der Eisenbahnkassenkontrolleur Rudolf Ritter in Berlin unter Verleihung der Stelle des Vorstandes der Eisenbahnverkehrsinspektion 1 daselbst, sowie zum Eisenbahn - Hauptkassenrendanten der Eisenbahnsekretär, Rechnungsrat Julius Peters bei der Eisenbahndirektion in Elberfeld. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Rettberg ist der Eisenbahndirektion in Erfurt zur Beschäftigung überwiesen.

Bei den württembergischen Staatsbahnen wurden auf Ansuchen versetzt: der Eisenbahnbauinspektor Dulk in Ehingen auf die Stelle des Eisenbahnbauinspektors in Ravensburg und der Eisenbahnbauinspektor Fischer in Freudenstadt auf die Stelle des Eisenbahnbauinspektors in Heilbronn. — Befördert wurden: der Abteilungsingenieur tit. Eisenbahnbauinspektor Kallee bei dem bautechnischen Bureau der Generaldirektion der Staatseisenbahnen auf die Stelle des Eisenbahnbauinspektors in Jagstfeld und der Abteilungsingenieur tit. Eisenbahnbauinspektor Kleemann bei der Eisenbahnbauinspektion Stuttgart auf die Stelle eines Eisenbahnbauinspektors mit noch zu bestimmendem Wohnsitz. — Die Stelle des Vorstands der Maschineninspektion Heilbronn wurde dem Königlich preußischen Regierungsbaumeister Pippow bei dem maschinentechnischen Bureau der Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit der Dienststellung eines Maschineningenieurs übertragen. — Dem Eisenbahnbauinspektor Ott bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde der Titel und Rang eines Baurats verliehen.

Österreich.

— **Inspektionsreise des Eisenbahnministers.** Der Eisenbahnminister besichtigte kürzlich die Wiederherstellungsarbeiten an den vom Hochwasser im Juli beschädigten Stellen, und zwar in der Strecke Hannsdorf-Lindewiese die Behebung der Dammrutschung, in der Strecke Lindewiese-Barzdorf die wiederhergestellte Schlippebachbrücke und mehrere kleine Bauten in der Strecke Lindewiese-Ziegenhals, die Arbeiten an der Teufelskanzel und der Bielbrücke vor Ziegenhals.

Am 6. d. M. besuchte sodann der Minister die Staatsbahndirektion Olmütz. Der Staatsbahndirektor stellte dem Minister die versammelten Abteilungsvorstände vor. Der Minister betonte in seiner Erwiderung auf die Ansprache des Staatsbahndirektors die Wichtigkeit der Aufgaben, die der Olmützer Direktion innerhalb des wirtschaftlich hochentwickelten Gebietes erwachsen, welches ihre Linien durchzieht. Es seien dies in erster Reihe die klaglose Besorgung des Verkehres und die Wahrnehmung der Bedürfnisse, welche Landwirtschaft, Industrie und Handel an die fortschreitende Entwicklung des öffentlichen Transportwesens stellen. Der Minister sprach die Zuversicht aus, daß die Organe der Olmützer Direktion den dienstlichen Anforderungen stets in vollem Maße entsprechen werden, wobei es ihm zur Befriedigung gereichen werde, hervorragende Leistungen der verdienten Würdigung zuzuführen. Unter Führung des Staatsbahndirektors besichtigte der Minister sodann sämtliche Diensträume der Direktion und ließ sich durch die Dienstvorstände die einzelnen Beamten vorstellen.

— **Eine Rede des Eisenbahnministers.** Gelegentlich des Festessens, welches anläßlich einer kürzlich in Wien abgehaltenen Versammlung der Zentralstelle der vereinigten Handels- und Gewerbekammern sowie des Zentralverbandes der Industriellen Österreichs zur Vorberatung der Handelsverträge veranstaltet wurde, hielt der Eisenbahnminister eine beachtenswerte Rede. Er hatte, wie er hervorhob, wiederholt Gelegenheit, es öffentlich auszusprechen, daß das Eisenbahnwesen nicht an und für sich Selbstzweck ist, sondern nur eines der Mittel zur Hebung des Volkswohlstandes. Die Eisenbahnen seien doch selbst eine großartige Transportindustrie, sie seien in vielen Beziehungen den industriellen Betrieben nahe verwandt und der Satz sei unumstößlich, daß der Wohlstand der Transportanstalten unbedingt von dem Wohlstande und der Entwicklung des Handels und der Industrie in jenen Gebieten abhänge, wo die Transportanstalten ihren Zweck erfüllen. Wenn der Wohlstand der Bevölkerung und der produktiven Kreise fortschreite und der standard of live der unteren Schichten dementsprechend aufwärts gehe, nur dann werden die Eisenbahnen sich in aufsteigender Linie bewegen können. Die Anforderungen, die an die Eisenbahnen gestellt werden, seien vielfach und bewegen sich oft in Gegensätzen. Der Minister sei sehr häufig in der Lage, zu sehen, daß die Wünsche, welche an die Eisenbahnen gestellt werden, sehr weitgehende sind und nicht immer erfüllt werden können; aber auf der anderen Seite sei es nicht in Abrede zu stellen, daß auch den Eisenbahnen in ihrem eigenen Wirkungskreis die entsprechende wirtschaftliche Entwicklung gegönnt sein muß. Die technischen Fortschritte, die soziale Fürsorge für die Angestellten legen den Bahnen immer wachsende Lasten auf, und es sei vielleicht nicht zuviel verlangt, daß auch die Eisenbahnen wünschen, daß die Vertreter von Handel, Industrie und Gewerbe die Schwierigkeiten ihres eigenen Betriebes berücksichtigen und würdigen. Wenn dieses gegenseitige Einverständnis in Wesen und Beruf immer weitere Fortschritte mache, dann werde zum gegenseitigen Nutzen und Wohl e i n Gefühl beide Kreise durchdringen, und das sei das Gefühl der wirtschaftlichen Solidarität. Der Minister erhob sein Glas auf die Entwicklung dieses Gefühles, auf das Gedeihen von Handel, Industrie und Gewerbe.

— **Beförderungsbedingungen für Automobile und Motorfahrzeuge.** Das Eisenbahnministerium hat im Jahre 1901 die Eisenbahndirektorenkonferenz zur Aufstellung neuer Beförderungsbedingungen für Automobile und Motorfahrzeuge mit Benzin- oder elektrischem Betriebe aufgefordert. Die einschlägigen Beratungen sind aber bisher noch nicht zum Abschlusse gelangt. Demzufolge werden von den österreichischen Privatbahnen auf die genannten Fahrzeuge noch immer die Vorschriften der Nr XXI bezw. XV—7 der Anlage B zum Betriebsreglement angewendet, und wird im Sinne dieser Bestimmungen bei Aufgabe von Automobilen oder Motorfahrrädern als Eilgut der Frachtberechnung ein Gewicht von 5000 kg zugrunde gelegt.

Mit Rücksicht auf die vielfachen hinsichtlich der erwähnten Frachtberechnung eingebrachten Beschwerden glaubte das Eisenbahnministerium davon absehen zu müssen, die Regelung der Angelegenheit bis zur Beschlußfassung in der Direktorenkonferenz zu verschieben, und es hat demnach nach gepflogenem Einvernehmen mit dem ungarischen Handelsministerium verfügt, daß Automobile und Motorfahrräder unter nachstehenden Voraussetzungen nicht den genannten Vorschriften der Anlage B zum Betriebsreglement unterworfen, vielmehr als gewöhnliche Fahrzeuge oder Fahrräder zu behandeln und dementsprechend zu tarifieren sind: a) Die Benzinbehälter müssen mit den Fahrzeugen in fester Verbindung stehen und mit metallenen, luftdicht abschließenden Verschlüssen sowie an der tiefsten Stelle mit einem Ablaßhahn versehen sein. Vor der Aufgabe zur Bahnbeförderung sind die genannten Behälter vollständig zu entleeren. b) Die Akkumulatoren dürfen keinerlei flüssige Säuren enthalten und müssen in vollständig abgeschlossenen, widerstandsfähigen und an den Elektromobilen sicher befestigten Behältnissen untergebracht sein. Es sind vor der Aufgabe etwa vorhandene Sicherheitskontaktstöpsel aus den Fahrzeugen zu entfernen und aus den vorhandenen Abschmelzsicherungen die abschmelzbaren Bestandteile (Bleidrähte, Bleistreifen, Silberdrähte u. dgl.) herauszunehmen.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich nach den vorliegenden vorläufigen Ausweisen im Monat S e p t e m b e r d. J. gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres wie folgt:

	Septbr. 1903 Kr.	gegen Septbr. 1902 Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	7 635 519	— 174 299
Südbahngesellschaft	9 416 847	— 714 874
Österr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft	5 486 950	— 632 053
Österr. Nordwestbahn:		
garantierte Linie	2 328 837	— 172 297
Ergänzungsnetz	1 440 628	— 71 722
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	726 643	— 102 108
Aussig - Teplitzer Eisenbahn (Hauptnetz)	1 224 416	— 141 039
Lokalbahn Teplitz-Reichenberg .	214 174	— 10 539
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. A	794 411	— 23 300
„ „ B	1 417 552	+ 35 500
Böhmische Nordbahn	948 494	— 62 185

— **Eisenbahneröffnungen.** Die vollspurige Lokalbahn S e h w e i ß i n g - H a i d (15,20 km), welche von der Station Schweißing-Tschernoschin der Linie Wien-Eger der österreichischen Staatsbahnen abzweigt, wurde am 20. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben. Der Betrieb wird von der Staatsbahndirektion Pilsen geführt.

Die vollspurige Lokalbahn S w e t l a - K a c o, welche von der Station Swetla der Linie Wien-Nimburg-Jungbunzlau der Österreichischen Nordwestbahn abzweigt und an die Station Kacow der Zweiglinie Rattaj-Kacow der Lokalbahn Kolin-Cercan anschließt, wurde am 28. September d. J. eröffnet. Den Betrieb dieser Lokalbahn führt die Staatsbahndirektion Prag.

Die Probefahrten auf der M e n d e l b a h n sind anstandslos verlaufen und dürfte die Bewilligung zur Betriebseröffnung in den nächsten Tagen erfolgen.

— **Zweites Gleis auf der Linie Wien - Gmünd.** Eine Kommission, bestehend aus Vertretern der Staatsbahndirektion Wien, befuhr mit Sonderzug am 5. d. M. die Strecke Z i e r s d o r f - S i e g m u n d s h e r b e r g der Staatsbahnen, auf welcher das zweite Gleis gelegt worden ist, und wurde letzteres sohin dem Verkehr übergeben. Das Doppelgleis innerhalb der Strecke Wien-Gmünd führt nunmehr von Wien bis Siegmundsherberg und wird in den nächsten Jahren bis Gmünd weitergeführt.

— **Doppelsprachige Bahntafeln.** Der seit längerem in den beteiligten Kreisen herrschende Zwist rücksichtlich der Anbringung zweisprachiger Stations- und Orientierungstafeln auf der neuen Lokalbahnstrecke Leipa-Steinschönau hat nun endlich seine Beilegung gefunden. Vom böhmischen Landesausschusse, welcher seinerzeit das Zustandekommen dieser Bahn durch Gewährung eines bedeutenden Zuschusses gefördert hat, wurde die Anbringung doppelsprachiger Stations- und Orientierungstafeln auf allen Stationen dieser deutsches Gebiet durchziehenden Bahn gefordert; auch alle sonstigen für den öffentlichen Gebrauch bestimmten Drucksorten, Ankündigungen, Fahrkarten usw. wurden in beiden Landessprachen aufgelegt. Nachdem die diesbezüglichen Proteste der unterschiedlichen, an der erwähnten Strecke gelegenen Gemeindevertretungen erfolglos geblieben waren, fügte man sich der Forderung des Landesausschusses, nur der Landtagsabgeordnete und Bürgermeister von Steinschönau organisierte namens der Gemeinde den Widerstand gegen die Verfügung des Landesausschusses. Die Folge hiervon war, daß auch nach erfolgter Eröffnung der neuen Bahn die Station Parchen-Steinschönau so lange für den öffentlichen Verkehr gesperrt bleiben sollte, bis auch hier den festgesetzten Bestimmungen entsprochen worden wäre. Als infolge des eingeleiteten Instanzenganges neuestens auf Auftrag der Statthalterei die Anbringung der doppelsprachigen Tafeln in der vorerwähnten Station erfolgen sollte, setzte der Bürgermeister von Steinschönau dieser Verfügung so entschiedenen Widerstand entgegen, daß von der Ausführung zunächst Umgang genommen werden mußte. Nach einer Besprechung zahlreicher Interessenten, welche sich nicht länger von den Vorteilen der neuen, mit so großen Opfern ins Leben gerufenen

Bahn ausgeschlossen sehen wollten, ist der genannte Bürgermeister von seinem Widerstande zurückgetreten, und es erfolgte die Anbringung der den Gegenstand des Streites bildenden Tafeln auch in der Station Parchen-Steinschönau. Am 27. September wurde diese auch für den Personenverkehr eröffnet.

— **Verkehrswiederaufnahme.** Am 8. d. M. früh wurde der Gesamtverkehr in der Strecke Uggowitz - Pontafel, welcher mehrere Wochen hindurch infolge von Hochwasserschäden unterbrochen war, wieder aufgenommen.

— **Lagerung von unbestellbaren und nicht abgenommenen Gütern bei Rollfuhrunternehmungen.** Von dem der Eisenbahn gemäß § 70 des österreichischen Eisenbahn-Betriebsreglements zustehenden Rechte, Güter, welche den Rollfuhrunternehmungen zur Zustellung übergeben werden, jedoch nicht bestellbar sind oder von den Empfängern nicht angenommen werden, diesen Rollfuhrunternehmungen auf Lager zu geben, wird in den Stationen Kremsier, Olmütz, Proßnitz, Troppau, Mähr.-Ostrau, Bielitz und Teschen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn seit 1. d. M. Gebrauch gemacht.

— **Die Gardaseebahn.** Vor einigen Tagen hielt in Riva das Komitee zur Erbauung der Gardaseebahn in Gegenwart der Bürgermeister von Verona, Rovereto und Riva, italienischer Abgeordneter und der Gemeindevorsteher aller Ortschaften der italienischen Riviera des Gardasees eine Besprechung ab, um über die weiteren in dieser Angelegenheit zu verfolgenden Schritte schlüssig zu werden. In einer Resolution wurde schließlich der Wunsch der Versammlung zum Ausdruck gebracht, die österreichische und die italienische Regierung mögen die baldige Bewilligung der in Aussicht gestellten Beiträge von den gesetzgebenden Körperschaften zu erlangen trachten, damit die Arbeiten zur Herstellung der Bahn in Angriff genommen werden können. Entsprechende Telegramme wurden an die italienischen Minister sowie an den österreichischen Eisenbahnminister und an den Statthalter von Tirol gesandt.

— **Von den österreichischen Eisenbahnen ausgezahlte Lohnsummen.** Der soeben erschienene „Kompaß" enthält eine interessante Übersicht der von den großen österreichischen Eisenbahnen für Gehälter und Löhne ausgezahlten Summen. Die Zusammenstellung umfaßt die Jahre 1895 bis 1901 und bezieht sich auf sieben Hauptbahnen und die Staatsbahnen. Die Steigerung der Lohnsumme tritt bei einzelnen Eisenbahnen ganz besonders hervor. So zahlte die Buschtĕhrader Bahn im Jahre 1895: 4 772 000 Kr., im Jahre 1901: 7 354 000 Kr. aus. In der gleichen Zeit hat sich die Lohnsumme bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von 23 732 000 auf 35 753 000 Kr., bei der Österreichischen Nordwestbahn von 12 000 000 auf 16 841 000 Kr., bei der Staatseisenbahngesellschaft von 17 356 000 auf 22 974 000 Kr., bei der Südbahn von 27 054 000 auf 38 800 000 Kr. und bei den Staatsbahnen von 64 126 000 auf 112 068 000 Kr. erhöht. Insgesamt beliefen sich die von den in Betracht gezogenen acht größten Eisenbahnunternehmungen ausgezahlten Lohnsummen im Jahre 1897 auf 157 000 000 Kr., im Jahre 1901 jedoch auf 248 000 000 Kr., was für diesen fünfjährigen Zeitraum einer Zunahme von 54,7 % entspricht. Das Anwachsen der Lohnsumme ist sowohl den durchgeführten Gehaltsregelungen, als auch der durch die bekannten Reformen im Eisenbahndienste notwendig gewordenen Vermehrung des Personals zuzuschreiben. Bei den acht Bahnen, auf welche sich die Zusammenstellung bezieht, ist in der Zeit von 1895 bis 1901 die Zahl der Beamten und Unterbeamten von 22 132 auf 32 511, die Zahl der Diener von 42 411 auf 63 024 und die Zahl der Tagelöhner von 85 014 auf 108 998, die Gesamtzahl der Angestellten und Bediensteten von 149 557 auf 204 529 gestiegen. Im Jahre 1901 zahlte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn für Beamte und Unterbeamte das höchste Durchschnittsgehalt, nämlich 3353 Kr. im Jahre, und steht die Bahn auch mit dem Durchschnittsgehalt der Diener von 1481 Kr. an der Spitze. Das niedrigste Durchschnittsgehalt beziehen die Beamten und Unterbeamten bei der Böhmischen Nordbahn mit jährlich 2392 Kr. und die Diener mit jährlich 958 Kr.

— **Personalnachrichten.** Am 4. d. M. ist der Generaldirektionsrat a. D. der österreichischen Staatsbahnen August Platte, ein verdienter Eisenbahnfachmann, in Wien gestorben. Platte, welcher im Jahre 1831 in Wien geboren war, trat nach Beendigung der technischen Studien als Ingenieureleve bei der Kaiserin Elisabethbahn ein, bei welcher er im Jahre 1866 zum Leiter der Ingenieursektion Wien ernannt wurde. 1868 wurde Platte in die Dienste der Kronprinz Rudolfbahn übernommen und 1875 zum Vorstande der technischen Sektion bei der Generaldirektion dieser Bahn ernannt. Nach Verstaatlichung der Rudolfbahn fand er bei der Staatseisenbahnverwaltung Anstellung. Zuletzt war der Verstorbene in der Eigenschaft eines Generaldirektionsrats als Abteilungsvorstand der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen tätig. Im Jahre 1888 schied er aus dem Dienste der Staatsbahnen und widmete sich fortab ausschließlich seinem Lieblingsfache, der Flugtechnik.

Übrige europäische Länder.

— **Gjedser-Warnemünde und dänische Zukunftsgedanken.** Die Wichtigkeit, welche die neue Dampffährenverbindung Gjedser-Warnemünde für Dänemark zu erhalten berufen ist, beleuchtet „Politiken" in einem interessanten, „Zukunftsgedanken" überschriebenen Artikel. Darin heißt es: „Die Linie Gjedser-Warnemünde, die nun feierlich eröffnet wird, bedeutet nicht allein, daß die Reisenden aus Europa schneller und bequemer als früher in unser Land kommen und daß die Reisenden von Dänemark aus ohne Umsteigen nach Berlin gelangen können. Sie bedeutet, daß der Teil der Landkarte, zu dem wir gehören, unmerklich hingeschoben wird zu dem Punkte des Festlandes, der der Mittelpunkt für die europäische materielle und geistige Macht ist. Ein Land, das abseits lag und durch Sunde und Bolte aus dem Zusammenhang getrennt war, wird nun mit Holland und Belgien im europäischen Eisenbahnnetz gleichgestellt; Reisende, die diesen Teil der Halbkugel besuchen, werden nun schwerlich mehr Kopenhagen unberührt lassen. Die Hauptbedeutung der neuen Fähre liegt indessen in der Bewegung, die sie schafft, in den materiellen und geistigen Strömungen, die sie ins Leben ruft, in den Wünschen, die sie weckt, und den Hoffnungen, worin ein kleines Volk neue Nahrung für seine Energie findet. Kein Gedanke weckt in unseren Tagen mehr den Sinn zum Zusammenschluß, als der, daß das Haus in einem abgelegenen Winkel erbaut ist. Nun aber ist das Haus, das fernab am Grenzwege stand, vorgerückt zur Hauptstraße, und von den sicheren Vorteilen, die der große Verkehr darbietet, bekommen auch wir unser Teil. Dazu kommt, daß diese Einrichtung des Verkehrsmittels nur ein erster Schritt ist, der uns unabweislich zwingen wird, auch den nächsten Schritt zu tun. Denn wie groß und kostbar auch diese Anlage sein mag, sie ist doch nur erst ein Bruchstück. Darüber sind alle einig, daß drei neue und umfassende Arbeiten ausgeführt werden müssen, bevor der neue Reiseweg das wird, was er werden muß: die Achse, um die sich der von Süden nach Norden gehende Verkehr dreht. Zunächst muß über den Masned-Sund (zwischen Falster und Seeland) eine Brücke gebaut werden. Sie wird die Reise um eine halbe Stunde verkürzen und den Bahnbetrieb vereinfachen. Sodann muß der unsinnige Umweg über Roskilde durch Anlage einer direkten Linie von Köge nach Kopenhagen vermieden werden. Endlich käme als Schlußstein des Werkes der neue Hauptbahnhof in Kopenhagen. Und über diese Arbeiten weg, die den Abstand zwischen Dänemark und dem übrigen Europa äußerlich verkürzen werden, zeichnet sich als erste logische Folge der Einweihung der Gjedserlinie das Bild der nordischen Weltentwicklung! Das sind Zukunftsgedanken, die sich aber mit unwiderstehlicher Macht aufdrängen, und des Landes greiser König selbst hat den Ruhm, als vorderster im Zuge, Willige und Unwillige hinein in diese Zukunft zu führen."

— **Eisenbahnverhältnisse in Brüssel.** Verschiedene Eisenbahnunterführungen und Bahnhofs- usw. Erweiterungen in und bei Brüssel sind im Werke. Nach der „Chronique des travaux publics" wäre die Frage der Beseitigung der Straßenkreuzung in Schienenhöhe in der Avenue de la Reine gelöst durch Verbreiterung der Stephanienstraße und Unterführung der Eisenbahn durch eine Straße. Zugleich würde der Bahnhof von Laeken verbessert und erweitert. Diese Änderungen, so schreibt die „Indép. belge", in Verbindung mit der Beseitigung der beiden Straßenübergänge in Schienenhöhe am Quai des Usines und der Straße von Vilvorde sowie der Errichtung des Viadukts der Rue des Palais und der zukünftigen Gleisebrücke werden unserer Haupt- und internationalen Linie eine Sicherheit geben, welche zu schaffen es schließlich hohe Zeit war.

— **Die Kilometerabonnements in der Schweiz.** Das Beispiel des benachbarten Großherzogtums Baden hatte in der Schweiz vielfache Anregungen laut werden lassen, daß auch die schweizerischen Bundesbahnen eine den Kilometerheften ähnliche Einrichtung treffen sollten. Nachdem im eidgenössischen Parlament ein solcher Wunsch laut geworden, hatte das Eisenbahndepartement des Bundesrats die Generaldirektion der Bundesbahnen zur Begutachtung aufgefordert. Dieses Gutachten ist jetzt erstattet worden und hat wegen seiner allgemeinen, nicht nur die schweizerischen Verhältnisse berücksichtigenden Gesichtspunkte und Feststellungen weiteres Interesse. Als Kilometerabonnements werden solche Fahrscheine bezeichnet, welche eine oder mehrere Personen zur Befahrung einer bestimmten größeren Zahl von Kilometern (200, 500, 1000 oder mehr Kilometer) innerhalb eines gewissen Zeitraums (in der Regel ein

Jahr) auf beliebigen Strecken eines Bahnnetzes berechtigen und zu diesem Zwecke von der betreffenden Bahnverwaltung gegen Vorausbezahlung zu einem gegenüber den normalen Taxen der Einzelfahrscheine ermäßigten Fahrpreise abgegeben werden. Solche Kilometerfahrscheine bestehen schon bei einzelnen schweizerischen Bahnen, jedoch nicht bei den Hauptbahnen; so bei der Rhätischen Bahn, der Brünigbahn u. a. kleineren Bahnen. Von den ausländischen Bahnen, so sagt der schweizerische Bericht, haben nur diejenigen der b a d i s c h e n Bahn größere Bedeutung. Die bisher gemachten Erfahrungen seien sehr verschieden. Da, wo die Einrichtung, wie bei der Brünigbahn, lediglich eine Fahrpreisbegünstigung für die anwohnende Bevölkerung bedeute, habe sie ihren Zweck vollständig erfüllt. Die großartige Ausdehnung habe die Einrichtung in Baden wesentlich mit deshalb gewonnen, weil die Kilometerhefte dort ohne Nachzahlung auch in den Schnellzügen gültig seien. In der Schweiz aber besteht gar kein Schnellzugzuschlag; außerdem gewährten die schweizerischen Generalabonnements ähnliche Erleichterungen. Im allgemeinen wird indes das Bedürfnis und die Berechtigung mit gewissen Einschränkungen bei einer verhältnismäßig hohen Kilometerzahl bejaht. Doch sei der Kreis der Personen, denen die Kilometerabonnements Vorteil brächten, kein großer; es kämen hauptsächlich kleinere Geschäftsleute in Betracht. So große Bedeutung wie für Baden würde die Einrichtung in der Schweiz nie gewinnen. Wert würde sie für das Publikum nur bei merklichem Rabatt haben. Wegen der unsicheren finanziellen Wirkung könne deshalb die Einführung in der Schweiz z. Z. n i c h t befürwortet werden.

— **Zugverspätungen in der Schweiz.** In schweizerischen Blättern wird eine wohl von der Bundesbahnverwaltung ausgehende Darlegung zu den lebhaften Klagen des Publikums über die vielen Zugverspätungen auf den Bundesbahnen veröffentlicht, um der Meinung entgegenzutreten, als träfe die Bundesbahnverwaltung besondere Schuld und tue sie nicht genügend zur Abstellung. Zunächst wird hervorgehoben, daß einen „sehr großen Teil" der Verspätungen die Bundesbahnen auf ihren zahlreichen Grenzstationen infolge des verspäteten Eintreffens der ausländischen Anschlußzüge übernähmen. Auch die außerordentlich große und rasche Anschwellung des Fremdenverkehrs während der Hauptreisezeit veranlasse Verspätungen. Als weitere Ursache wird die auf den Linien der Bundesbahnen durchgeführte Erhöhung der mittleren Geschwindigkeit der Personenzüge gemäß Art. 6 des Tarifgesetzes angeführt, wodurch das bisherige Mindestmaß der mittleren Geschwindigkeit von 24 auf 28 km erhöht ist. Die durch die gesetzliche Vorschrift notwendig gewordene Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten bezw. Kürzung der Stationsaufenthalte habe bei dem stets wachsenden Verkehr zu einem Mißverhältnis zwischen der geforderten Betriebsleistung und der eingeräumten Zeit und daher zu einem bedeutenden Anwachsen der Zahl der Verspätungsfälle führen müssen. Erschwerend wirkten auch seit Einführung des Bundesbahnbetriebes die vom Publikum gewünschten und dankbar anerkannten vermehrten direkten Kurse und Anschlüsse. Die gemachten Erfahrungen seien dazu angetan, der Bundesbahnverwaltung etwas Zurückhaltung betreffs der zahlreichen Wünsche um neue Anschlüsse nahezulegen. Schließlich beruft sich die Mitteilung auf die Unzulänglichkeit verschiedener Linien, Stationen und Bahnhöfe, in deren Ausbau die Privatbahnen in den letzten Jahren vor der Verstaatlichung vielfach zurückgehalten hätten.

— **Simplontunnel.** Eine Konferenz von Vertretern des Bundesrates, der Liquidationskommission der Jura-Simplonbahn und der Tunnelunternehmung hat eine Einigung ergeben. Wie den „B. N. N." unterm 7. d. M. aus Bern berichtet wird, hat der Bundesrat alle weitergehenden Forderungen der Tunnelunternehmung abgelehnt und sich darauf beschränkt, dieser diejenigen Nachsubventionen zu gewähren, welche die Sachverständigenkommission als berechtigt anerkannt hat. Die Unternehmung hat dies angenommen. Der Rückkauf der Jura-Simplonbahn kann daher von der Bundesversammlung in der Herbstsession, die am 26. d. M. beginnt, beraten werden.

— **Die Bewachung der Orientalischen Bahnen.** Die militärische Bewachung der Linien der Orientalischen Bahnen ist jetzt infolge der dringenden, von der österreichisch-ungarischen Botschaft tatkräftigst unterstützten Schritte der Direktion eine zufriedenstellende. Die Direktion hatte 8 Mann Überwachung für 1 km verlangt; nach der letzten Verstärkung kommen durchschnittlich 6—7 Mann auf 1 km.

Fremde Weltteile.

— **Schantungbahn.** In allernächster Zeit wird die Eröffnung der deutschen Schantungbahn auf der Strecke bis Tschangtien gemeldet werden können. Von hier aus soll eine Zweigbahn ins Poschangebiet gehen, jenes Gelände, das als eines der ergiebigsten Kohlenreviere ganz Schantungs angesehen wird. Im Weihjengebiete ist inzwischen der Bergwerksbetrieb schon aufgenommen, und zwar mit großem Erfolge. Die Kohle ist, wie schon erwähnt, weit besser als die japanische und zur Dampfkesselfeuerung auf den Schiffen sehr gut geeignet; ihr Heizwert ist größer und ihre Rauchentwicklung geringer als die der japanischen. Da auch die Arbeiterverhältnisse günstig sind, kann die Förderung fortgesetzt gesteigert werden. An Abnehmern fehlt es nicht. Der Bedarf der Stadt Tsingtau mit ihren modernen Einrichtungen ist recht erheblich, und dazu kommt der Bedarf an Bunkerkohlen für Handels- und Kriegsschiffe. Die Marineverwaltung hat die Absicht, für ihre vielen in Ostasien stationierten Schiffe den gesamten Bedarf in Tsingtau zu decken, und das gleiche werden natürlich auch die in Kiautschou verkehrenden Kauffahrteischiffe tun. Die Absichten der deutschen Schantung-Bergbaugesellschaft gehen aber noch weiter. Die Kohle soll auch ausgeführt werden und im ganzen Osten mit der Japan- und der Mandschureikohle in Wettbewerb treten. Tsingtau soll ein großer Kohlenausfuhrhafen für Ostasien werden. Es gilt, die deutsche Kohle in die Hafenplätze der chinesischen Küste und noch über diese hinaus einzuführen, damit die Preistreibereien und damit die angebliche Kohlenknappheit ein Ende nehmen. Als Kohlenhafen wird Tsingtau in Ostasien bald einen der ersten Plätze einnehmen.

— **Zur Erhöhung der Tarife der Eisenbahn Swakopmund-Windhuk.** In einer Versammlung am 4. August d. J. nahm der Bezirksverein Windhuk gegen die bevorstehende Erhöhung der Tarife Stellung. Im Gegensatz zu der beabsichtigten Tariferhöhung beantragte der Verein, der Bezirksbeirat möge beim Gouvernement wegen Herabsetzung der Frachtsätze für Brennholz, Kalk, Mergel, Butter, Eier und sonstige einheimische Erzeugnisse der landwirtschaftlichen Industrie (bergwärts) und für Brennholz, Kalk und Mergel, Preßgras, Kartoffeln (talwärts) vorstellig werden. Dieser Antrag wurde begründet: 1. mit der zunehmenden Holzarmut der Gegend um Windhuk; 2. dem Vorhandensein zukunftsreicher Kalk- und Mergellager längs der Bahn; 3. damit, daß es für die Bahn nur von Vorteil sein werde, wenn sie den Stückgutverkehr von Ort zu Ort auch bergwärts zu fördern suche; 4. daß es den Farmern in der Umgegend von Karibib ermöglicht werden müsse, für ihr reichlich vorhandenes gutes Gras ein Absatzgebiet in Swakopmund zu suchen; 5. mit der Wichtigkeit des Kartoffelversandes aus dem Innern nach der Küste für die Verproviantierung Swakopmunds.

— **Anpflanzung von Nutzhölzern auf Bahngelände.** Die Pennsylvaniabahn hat nach „Railr. Gaz." 50000 junge Akazienbäume (locust-trees) bestellt, welche in diesem Herbst auf dem der Bahn gehörenden Land angepflanzt werden sollen. Man will mit diesem Anpflanzen von Nutzholz für die Zwecke der Bahnunterhaltung jedes Jahr fortfahren. Schon vor zwei Jahren ist damit begonnen worden, und mehrere tausend solcher Bäume gedeihen vorzüglich. Die Bahn besitzt an den verschiedenen Stellen längs ihrer Linien große Landstriche, die verpachtet sind. Aber da, wo der Boden für den Akazienbaum geeignet ist, will man die jetzt bestehenden Pachtungen kündigen. Man verwendet das Akazienholz sowohl zu Befestigungen als zu Pfählen, an denen stets großer Bedarf ist. Die wachsende Schwierigkeit, zu angemessenen Preisen Holz zur Deckung ihres Bedarfs zu erhalten, hat die genannte Bahnverwaltung zur Anlegung dieser umfassenden Forstkulturen bestimmt.

Bücherschau.

— **Rohmaterialien und Frachtenverhältnisse in den Vereinigten Staaten.** Vortrag, gehalten zu Düsseldorf am 26. April dieses Jahres von Ingenieur M a c c o in Siegen.

Der in Nr 10 der Zeitschrift „Stahl und Eisen" abgedruckte Vortrag, welchen der Verfasser in der diesjährigen Hauptversammlung des Vereins deutscher Eisenhüttenleute zu Düsseldorf gehalten hat, ist uns in einem Sonderabdruck zugegangen. Wir haben den darin erörterten Gegenstand und die Gefahr, welche den europäischen Industrieländern durch einen amerikanischen Wettbewerb erwachsen kann, wiederholt besprochen und erst in Nr 54 S. 843 f. eine auf ihn bezügliche längere Mitteilung gebracht. Unter diesen Umständen sehen wir von einem näheren Eingehen auf die hier gebotenen Darlegungen zur Zeit ab. Diese enthalten übrigens einen besonderen Wert durch die ihnen beigegebenen Karten und Zeichnungen, in denen die Bergwerksgebiete der Vereinigten Staaten nach Lage und Leistungsfähigkeit in übersichtlicher Weise veranschaulicht sind. Da über die einschlägigen Verhältnisse bei uns in vielen Kreisen noch große Unklarheit herrscht, so möchten wir der verdienstvollen Schrift eine möglichst weite Verbreitung wünschen.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Oktober d. J. für den Güterverkehr in Betrieb genommene 2,21 km lange Strecke Schleifmühl-Burbach (Saar) der Königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken sowie die am 5. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 17,33 km lange Strecke Nördlingen-Wemding der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 10. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Hagen-Brügge-Dieringhausen zwischen den Stationen Hagen-Delstern und Dahl gelegene Haltepunkt Ambrock für den Personenverkehr und der an der Bahnstrecke Born-Opladen zwischen den Stationen Pattscheid und Opladen gelegene Haltepunkt Bergisch-Neukirchen am gleichen Tage für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen: Hagen-Delstern-Ambrock 2,9 km, Dahl-Ambrock 2,4 km, Pattscheid-Bergisch-Neukirchen 2,4 km, Opladen-Bergisch-Neukirchen 3,1 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Die an der Bahnstrecke Posen-Jarotschin zwischen den Stationen Louisenhain und Gondek neu errichtete Haltestelle Kreising ist am 5. Oktober d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 10. Oktober d. J. wird der an der Strecke Ottmachau-Heinersdorf gelegene Haltepunkt Schwammelwitz für den Güterverkehr in Wagenladungen innerhalb der Gruppe II (Breslau, Kattowitz, Posen) eröffnet werden. Die Abfertigung von lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Der bisherige Personenhaltepunkt Schlierbach ist am 1. Oktober d. J. unter der näheren Bezeichnung Schlierbach b. Treysa als Haltestelle auch für den Güter- und Tierverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Bahnlinie Regensburg-Nürnberg zwischen den Stationen Neumarkt i. Oberpfalz und Postbauer gelegene Station V. Klasse Pölling, die bisher nur für den Personen-, Reisegepäck-, Hunde- und Kleinviehverkehr eröffnet war, wird am 1. November d. J. für den beschränkten Eilstückgüterabfertigungsdienst — Eilstückgüter bis zum Einzelgewicht von 250 kg — eingerichtet werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Silber Skalitz der Lokalbahn Kolin-Čerčan ist am 1. Oktober d. J. auch für den Frachtenverkehr in vollen Wagenladungen eröffnet worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Hatvan-Miskolcz zwischen den Stationen Hatvan und Vámosgyörk gelegene Station Hort, die bisher nur für Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Frachtenverkehr eingerichtet war, ist am 1. Oktober d. J. auch für den Eilgut- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Zu dem Übereinkommen zum **Vereins-Betriebsreglement** ist der Nachtrag II herausgegeben worden.

Gemeinsame Abfertigungsvorschriften. Zu den „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften“ ist der II. Nachtrag erschienen und an die Verwaltungen, welche Exemplare des Sonderabdrucks der „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften“ bezogen haben, verteilt worden. Durch den Nachtrag II wird der im Januar d. J. ausgegebene Nachtrag I aufgehoben.

II. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement vom 10. Oktober 1901. Wegen Einführung des vorbezeichneten Nachtrags ist das Erforderliche allseitig veranlaßt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 402 vom 25. September d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 30. September d. J.).

Nr I 410 vom 28. September d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 6. Oktober d. J.).

Nr I 412 vom 23. September d. J. an die Verwaltungen, welche Exemplare des Sonderabdrucks der „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften“ bezogen haben, betreffend den II. Nachtrag zu den „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften“ (abgesandt am 2. Oktober d. J.).

Nr I 418 vom 25. September d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement vom 10. Oktober 1901 (abgesandt am 31. September d. J.).

Nr I 426 vom 1. Oktober d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend die neuen Muster 8, 8a und 8b der Drucksachen des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 6. Oktober d. J.).

Nr I 424 vom 1. Oktober d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend Druckfehler im Nachtrag I zu dem alphabetischen Verzeichnis (abgesandt am 6. Oktober d. J.).

Nr I 431 vom 1. Oktober d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag auf Änderung der Festsetzungen in Ziffer 8 Absatz 3 der „Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (abgesandt am 6. Oktober d. J.).

Nr II 400 vom 2. September d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anbringung der Nummer und Eigentumsbezeichnung an den Güterwagen (abgesandt am 6. Oktober d. J.).

Nr III 722 vom 24. September d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend Antrag auf Zurechnung der Kleinbahnstrecke Denekamp-Oldenzaal-Gronau zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 30. September d. J.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Oktober d. J. wird der an der Strecke Gandersheim-Großdüngen zwischen den Stationen Harbarnsen und Bodenburg neu errichtete Personenhaltepunkt Sehlem dem Verkehr übergeben.

Eine Gepäckabfertigung von Sehlem findet nicht statt.

Nach Sehlem darf Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur sofortigen Abnahme desselben am Packwagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation bereit erklärt.

Cassel, den 3. Oktober 1903. (2534)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Oktober d. J. wird die an der Strecke Bütow-Lauenburg i/Pm. gelegene Haltestelle Jerskewitz, welche gegenwärtig nur dem Wagenladungsgüterverkehr dient, auch für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird die Haltestelle Jerskewitz in den Staatsbahn-Tiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Danzig, den 4. Oktober 1903. (2535)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Von und nach der Haltestelle Rockstedt der Greußen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn können vom 15. Oktober d. J. ab auch Eil- und Frachtstückgüter abgefertigt werden.

Erfurt, den 7. Oktober 1903. (2536)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Güterverkehr.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Teil II, Heft Nr 4 vom 1. Januar 1899.

Ab 1. November 1903 werden für nachstehende Artikel bei Aufgabe von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10000 Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze eingeführt:

a) Holzgeist (Methylalkohol) und Aceton.
Bosna-Brod - Petershausen i/Baden 5,69 ℳ für 100 kg (vgl. Anlage I, Pos. XI der Vorschriften über die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände im Teil I, Abteilung A).

b) Blauöl.
Pozsony-fiok p. u. und Pozsony-ujvaros } Riehen b/Basel 4,99 ℳ für 100 kg.

München, den 5. Oktober 1903. (2537)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif I, ostdeutscher Gütertarif (I/II), Berlin - Stettin - nordostdeutscher Gütertarif (I/III) und nordostdeutsch-sächsischer Gütertarif.

Mit Wegfall der Ausfuhrzuschüsse für Zucker infolge des mit dem 1. September d. J. in Kraft getretenen Gesetzes vom 6. Januar 1903 über Abänderung des Zuckersteuergesetzes ist in den Kontrollvorschriften für die Ausfuhr über See die Anmerkung 2 auf Seite 8 — im ostdeutschen Gütertarif auf Seite 11 — hinfällig geworden und daher zu streichen.

Bromberg, den 3. Oktober 1903. (2538)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. werden direkte Entfernungen und Frachtsätze für die Beförderung lebender Tiere zwischen den Stationen Teuchern und Weißenfels des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt einerseits und den Stationen Frohburg, Groitzsch und Kleritzsch der sächsischen Staatsbahn anderseits eingeführt.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 3. Oktober 1903. (2539)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu unserem Binnengütertarife vom 1. September v. J. ist mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1903 der Nachtrag II erschienen.

Derselbe enthält Ergänzungen zu II D bezüglich einzelner Anschlußfrachten sowie einen aus Anlaß der Eröffnung der Strecke Neubeckum - Münster W. L. E. neu aufgestellten Kilometerzeiger.

Die Frachtsätze sind bei unseren Abfertigungsstellen zu erfahren.

Lippstadt, den 5. Oktober 1903. (2540)
Die Direktion
der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Am 1. November d. J. tritt ein neuer allgemeiner Eisenbahn-Gütertarif (Teil I) für die deutsch - luxemburgischen Verkehre in Geltung, welcher den gleichartigen Tarif vom 1. April 1898 nebst den Nachträgen I bis III ersetzt. Der neue Tarif enthält in der Abteilung A als reglementarische Bestimmungen das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (nebst Ausführungsbestimmungen) in der z. Z. gültigen Fassung, ferner die für die internationalen Verkehre vereinbarten einheitlichen Zusatzbestimmungen und sodann die besonderen Zusatzbestimmungen für die deutsch-luxemburgischen Verkehre (Preis 30 ₰).

Straßburg, den 2. Oktober 1903. (2541)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Südwestdeutscher Verband.

Die Stationen Forchheim (Hauptbahn), Herthen und Kleinkems der badischen Staatseisenbahnen werden mit Geltung vom 1. Oktober 1903 in das Heft 2 des süddeutschen Tiertarifs (Reichsbahn-Baden) einbezogen.

Auskunft über die Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen.

Straßburg, den 3. Oktober 1903. (2542)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Kohlenverkehr nach den Rheinhäfen bei Duisburg usw.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Zeche Concordia IV bei Oberhausen mit folgenden, nach allen drei Häfen gültigen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif vom 15. Juli 1902 aufgenommen, nämlich
10,50 ℳ für 10 t,
13,10 „ „ 12,5 t,
15,70 „ „ 15 t.

Essen, den 5. Oktober 1903. (2543)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit dem 10. d. M. werden die Stationen Crummendorf, Dzieditz, Myslowitz, Nikrisch, Oderberg, Oswiecim, Pitschen und Sommerfeld der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen in den Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 als Empfangsstationen aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 2. Oktober 1903. (2544)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif, Teil II, Hefte A, B und C vom 1. Juni 1890, und deutsch-belgischer Gütertarif, Teil II, Hefte 1 und 2 vom 1. August 1891.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird die Vorschrift unter B. Besondere Bestimmungen zur Abteilung B: Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, Ziffer 2c wie folgt gefaßt:

„Bei Verladung von Langholz des Spezialtarifs II (Ausnahmetarifs 3) auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen wird die Fracht bis auf weiteres nach den Sätzen des Ausnahmetarifs für Holz dieser Klassen für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10000 kg für die Sendung berechnet. Diese Frachtberechnung findet auch bei Zusammenladung von derartigem Langholz mit kürzeren Hölzern der Spezialtarife II und III und der Ausnahmetarife 3 und 4 Anwendung. Ebenso wird bei Verladung von Langeisen (Schienen, Röhren, Konstruktionsteilen usw.) auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen von zusammen 20000 kg Ladegewicht die Fracht bis auf weiteres nach den Sätzen der betreffenden Spezialtarife (Ausnahmetarife) für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10000 kg berechnet."

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 3. Oktober 1903. (2545)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch - bayerischer Güterverkehr.

Die in dieser Zeitung Nr 75/1903 (2407) veröffentlichte Tarifmaßnahme bleibt bis auf weiteres außer Kraft.

München, den 5. Oktober 1903. (2546)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Donau-Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. Januar 1898.

Mit Gültigkeit vom 15. l. M. gelangt der nachstehende Ausnahmetarif zur Einführung:

Ausnahmetarif 49 für die Beförderung von „Kabel zu elektrischen Leitungen" bei Frachtzahlung für mindestens 10000 Kilogramm für einen Wagen und Frachtbrief.

Nach und von	Mannheim trs. Ludwigshafen trs. Mark für 100 kg
Passau D. L.	1,42
Regensburg D. L. . .	1,18

München, den 3. Oktober 1903. (2547)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. November 1901.
Verkehr zwischen Österreich und Belgien-Holland.

Mit Gültigkeit vom 15. l. M. gelangt der nachstehende Ausnahmetarif zur Einführung:

Ausnahmetarif 47 für die Beförderung von „Kabel zu elektrischen Leitungen" bei Frachtzahlung für mindestens 10000 Kilogramm für einen Wagen und Frachtbrief.

Nach und von	Mannheim trs. Ludwigshafen trs. Mark für 100 kg
Passau	1,48
Wien I K. E. B. (Westbahnhof)	2,98
Wien II (K. F. J. B.) .	2,98

München, den 3. Oktober 1903. (2548)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Ausnahmetarif für Obst, Teil VI, Heft Nr 1 vom 1. Januar 1902.)

Ab 20. Oktober 1903 gelangen für die Stationen Lana-Burgstall, Meran und Untermais der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn direkte Frachtsätze im Verkehr mit Stuttgart und Ulm zur Einführung, welche bei den genannten Stationen zu erfragen sind.

München, den 3. Oktober 1903. (2549)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 20. Oktober 1903 werden für Petroleum und Rohbenzin aus Petroleum von Mannheim, Mannheim Industriehafen, Rheinau, Karlsruhe Hafen und Kehl nach Haltingen ermäßigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 3. Oktober 1903. (2550)
Großh. Generaldirektion.

Die württ. Zusatzbestimmung c zu Ziffer II 2 des Nebengebührentarifs (württ. Lokalgütertarif Abschnitt G. S. 155) wird

mit sofortiger Gültigkeit wie folgt geändert:

„für Verwiegung eines Landfuhrwerks mittels der Gleiswage ohne Rücksicht darauf, ob die Verwiegung nur einmal (in beladenem oder leerem Zustande) oder zweimal (in beladenem und leerem Zustande) vorgenommen wird, . . . 25 ₰."

Stuttgart, den 6 Oktober 1903. (2551)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Am 1. November 1903 tritt Nachtrag IV zum Elbumschlagstarif Westösterreich - Riesa = Elbkai vom 1. Juni 1901 in Kraft. Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Dezember 1903 in Geltung. Der Nachtrag kann durch unsere Wirtschaftsverwaltung in Dresden=Neustadt bezogen werden.

Dresden, den 8. Oktober 1903. (2552)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.

Schlußtermine für die Güteraufnahme pro 1903.

Wie alljährlich, gelangt auch in diesem Jahre ein Verzeichnis der Schlußtermine für die Güteraufnahme pro 1903 zur Ausgabe, welches von der Direktion in Wien auf Verlangen kostenfrei zugesendet wird.

Wien, am 7. Oktober 1903. (2553)
Die Direktion.

Österreichisch - ungarisch - französischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsaß-Lothringen und via Schweiz. Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1903 tritt der Nachtrag IV zu dem vom 1. Februar 1890 gültigen Verbandsgütertarife, Teil V in Kraft.

Nachtrag IV enthält:

Änderungen des Titelblattes des Haupttarifes und der Vorbemerkungen, ferner neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Gütern aller Art, Hohlglaswaren, Glasperlen und Möbeln aus gebogenem Holze und ist bei den beteiligten österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 4. Oktober 1903. (2554)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

An Stelle des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifes, Teil II, enthaltend die Besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt (mit Ausnahme der Strecken Hildburghausen - Friedrichshall und Eisfeld Unterneubrunn) sowie für den Verkehr von diesen nach Stationen der übrigen Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Staatsbahnen, gültig vom 1. Juni 1900, tritt am 1. November d. J. ein neuer Tarif in Kraft.

Nähere Auskunft über die mit diesem eintretenden Änderungen erteilt das Verkehrsbureau hierselbst.

Erfurt, den 5. Oktober 1903. (2555)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verdingungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Materialverwaltung der k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt, als Bedarf der österr. Linien für die Zeit vom Monate Januar bis Ende Dezember 1904 die Lieferung von

6000 q Petroleum

eventuell auch 20 % mehr, im Wege der allgemeinen Konkurrenz sicherzustellen.

Die Lieferung hat auf Grund der diesfälligen bei der Materialverwaltung, Südbahnhof, Administrationsgebäude, Stiege IV, Parterre Nr 27, zur Einsicht aufliegenden Bedingnisse, welche auch brieflich bezogen werden können, in 12 Raten von 400 bis 700 q monatlich, ab Januar 1904, eventuell auch früher, zu erfolgen.

Die mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehene Offerte sind mit dem Vadienerlagscheine, den unterschriftlich anerkannten Bedingnissen, sowie der Schiedsgerichtsordnung — beide mit einer Stempelmarke à 1 Krone — gesiegelt und überschrieben mit „Offert auf Petroleum" längstens bis 15. Oktober l. J., 12 Uhr mittags, bei der Materialverwaltung einzureichen.

Im Offerte ist die Provenienz des Rohproduktes, als auch des Fabrikates genau anzuführen, und sind die Preise per 100 kg netto franko verzollt ab einer Südbahnstation, eventuell ab Materialmagazin Wien, wie folgt zu notieren:

a) inklusive Barrel,
b) exklusive Barrel;

ad a) ist bei Rücknahme der leeren Barrels auch der Preis per Stück zu notieren.

Den Offerenten steht es frei, auch nur auf die Lieferung eines Teiles des ausgeschriebenen Quantums zu reflektieren, sowie sich die Materialverwaltung vorbehält, die Lieferung entweder an einen Lieferanten ganz, oder auch geteilt an mehrere Offerenten zu vergeben, und haben die Offerenten mit ihren Offerten bis 15. November l. J. im Wort zu bleiben.

Gleichzeitig mit den Offerten sind der Materialverwaltung Handmuster des offerierten Petroleums in je zwei gesiegelten Flaschen von mindestens ½ Liter Inhalt zur Verfügung zu stellen.

Offerte, welche nach dem festgesetzten Termine einlaufen, oder von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, und welchem Handmuster nicht beigegeben sind, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Oktober 1903. (2556)
Die Materialverwaltung.

Verdingung der Lieferung von:
2645 Stück Pufferkreuzen, 16900 Stück Pufferstangen, 3186 Stück Puffertellern, 92710 Stück Schraubenkuppelungen, 35070 Stück Kuppelungsspindeln, 2390 Stück Zughaken, 2300 Stück Zugstangenmuffen, 400 Stück Bremsspindeln, 8500 kg Pufferund Verstärkungsplatten
für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Joh.=Saarbrücken und Mainz.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Pufferkreuzen usw." versehen bis zum 27. Oktober 1903, vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist 17. November, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 6. Oktober 1903. (2557)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 93000 kg Zinn in 7, 11200 kg Antimon in 6, 9100 kg Zink in 6, 56600 kg Zinkblech in 7, 71900 kg Muldenblei und 14600 kg Walzblei in je 6 Losen für den Beschaffungsbezirk der Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 22. Oktober 1903, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin, W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Zentralbureau daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen postund bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 27. Oktober 1903 für Zinn und Antimon, bis 6. November 1903 für Zink, Zinkblech und Blei.

Berlin, den 5. Oktober 1903. (2558)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Oberbau- und Baumaterialien. Die im diesseitigen Bezirk angesammelten Altmaterialien, nämlich: Schienen und Kleineisenzeug (Schrott) sollen verkauft werden. Termin der Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 22. Oktober 1903, vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 9 November 1903.

Verkaufsbedingungen nebst zugehörigem Angebot werden zusammen gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) vom diesseitigen Zentralbureau Zimmer 420 hierselbst abgegeben und können auch daselbst eingesehen werden.

Berlin, den 20. September 1903. (2559)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den Sammelmagazinen zu Ueck.=Wattenscheid und Osterfeld N. lagernden abgängigen Oberbaumaterialien, bestehend aus alten Schienen, Schwellen, Eisen-, Guß-, Stahl- und Zinkschrott im Gewichte von etwa 5700 t sollen verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen in unserer Kanzlei hierselbst, Bismarckplatz, zur Einsicht offen und können von dort gegen postfreie Einsendung von bar 50 ₰ bezogen werden.

Mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf abgängiger Oberbaumaterialien" versehene Angebote sind bis zu dem am 29. Oktober d. J., vormittags 10 Uhr im Verdingungszimmer der unterzeichneten Direktion, Bismarckplatz 1 hierselbst, stattfindenden Eröffnungstermine an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 10 Tage.

Essen, den 2. Oktober 1903. (2560)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Verlag von Julius Springer in Berlin N. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.